Capitalismo y esclavitud

Eric Williams



historia 12

traficantes de sueños



Desde sus inicios **Traficantes de Sueños** ha apostado por licencias de publicación que permiten compartir, como las Creative Commons, por eso sus libros se pueden copiar, distribuir, comunicar públicamente y descargar desde su web. Entendemos que el conocimiento y las expresiones artísticas se producen a partir de elementos previos y contemporáneos, gracias a las redes difusas en las que participamos. Están hechas de retazos, de mezclas, de experiencias colectivas; cada persona las recompone de una forma original, pero no se puede atribuir su propiedad total y excluir a otros de su uso o replicación.

Sin embargo, «cultura libre» no es sinónimo de «cultura gratis». Producir un libro conlleva costes de derechos de autor, traducción, edición, corrección, maquetación, diseño e impresión. Tú puedes colaborar haciendo una donación al proyecto editorial; con ello estarás contribuyendo a la liberación de contenidos.

Puedes hacer una donación
(si estás fuera de España a través de PayPal),
suscribirte a la editorial
o escribirnos un mail


1643

Capitalismo y esclavitud

traficantes de sueños

Traficantes de Sueños no es una casa editorial, ni siquiera una editorial independiente que contempla la publicación de una colección variable de textos críticos. Es, por el contrario, un proyecto, en el sentido estricto de «apuesta», que se dirige a cartografiar las líneas constituyentes de otras formas de vida. La construcción teórica y práctica de la caja de herramientas que, con palabras propias, puede componer el ciclo de luchas de las próximas décadas.

Sin complacencias con la arcaica sacralidad del libro, sin concesiones con el narcisismo literario, sin lealtad alguna a los usurpadores del saber, TdS adopta sin ambages la libertad de acceso al conocimiento. Queda, por tanto, permitida y abierta la reproducción total o parcial de los textos publicados, en cualquier formato imaginable, salvo por explícita voluntad del autor o de la autora y sólo en el caso de las ediciones con ánimo de lucro.

Omnia sunt communia!

historia

Omnia sunt communia! o «Todo es común» fue el grito colectivista de los campesinos anabaptistas, alzados de igual modo contra los príncipes protestantes y el emperador católico. Barridos de la faz de la tierra por sus enemigos, su historia fue la de un posible truncado, la de una alternativa a su tiempo que quedó encallada en la guerra y la derrota, pero que en el principio de su exigencias permanece profundamente actual.

En esta colección, que recoge tanto novelas históricas como rigurosos estudios científicos, se pretende reconstruir un mapa mínimo de estas alternativas imposibles: los rastros de viejas batallas que sin llegar a definir completamente nuestro tiempo, nos han dejado la vitalidad de un anhelo tan actual como el del grito anabaptista.

Omnia sunt communia!

Primera edición de Traficantes de Sueños:
1.000 ejemplares
Junio de 2011
Título:
Capitalismo y esclavitud
Autor:
Eric Williams
Traducción:
Traficantes de Sueños sobre la traducción de Martín Gerber
Maquetación y diseño de cubierta:
Traficantes de Sueños
taller@traficantes.net
Edición:
Traficantes de Sueños
C/ Embajadores 35, local 6
28012 Madrid
Tlf: 915320928
editorial@traficantes.net
Impresión:
Gráficas Lizarra
Ctra. de Tafalla, km. 1, CP: 31132, Villatuerta, Navarra
Tlf: 915305211

ISBN: 978-84-96453-60-9
Depósito legal: NA-1831-2011

Capitalismo y esclavitud

Eric Williams

historia
traficantes de sueños

ÍNDICE



Gulf of Mexico
UNITED STATES
Tampa
St. Petersburg
Miami
Key West
Straits of Florida
Grand Bahama
Freeport
Great Abaco
BIMINI ISLANDS
New Providence
Nassau
Andros Island
Great Bahama Bank
Cay Sal Bank (THE BAHAMAS)
Great Exuma
Guinchos Cay (THE BAHAMAS)
Cay Lobos (THE BAHAMAS)
Tropic of Cancer
Havana
Matanzas
Pinar del Río
Santa Clara
Cienfuegos
CUBA
Nuevitas
Camagüey
Holguín
Manzanillo
Santiago de Cuba
U.S. Naval Base Guantanamo
Isla de la Juventud
Yucatan Channel
Campeche Bank
Mérida
Cancún
Isla Cozumel
Bahía de Campeche
Campeche
Ciudad del Carmen
MEXICO
Chetumal
George Town
Cayman Islands (U.K.)
Cayman Trench
Montego Bay
Kingston
JAMAICA
Belize City
Belmopan
BELIZE
Flores
SWAN ISLANDS (HONDURAS)
ISLAS DE LA BAHÍA
GUATEMALA
Puerto Barrios
Guatemala
San Pedro Sula
La Ceiba
Puerto Lempira
HONDURAS
Tegucigalpa
Santa Ana
San Salvador
San Miguel
EL SALVADOR
Choluteca
Cayos Miskitos
Mosquito Coast
Puerto Cabezas
Isla de la Providencia (COLOMBIA)
Isla de San Andrés (COLOMBIA)
Matagalpa
León
NICARAGUA
Managua
Granada
Bluefields
ISLAS DEL MAIZ
Middle America Trench
Puntarenas
San José
Puerto Limón
COSTA RICA
Bocas del Toro
Colón
Panama
Balboa
Golfito
David
PANAMA
Santiago
La Palma
Cartagena
Medellín
Pereira
North Pacific Ocean
Isla del Coco (COSTA RICA)
Scale 1:12,500,000
Lambert Conformal Conic Projection, standard parallels 9°N and 17°N
0 100 200 300 Kilometers
0 100 200 300 Miles


North Atlantic Ocean
Tropic of Cancer
THE BAHAMAS
Cat Island
San Salvador
Rum Cay
Long Island
Samana Cay
Crooked Island
RAGGED ISLAND RANGE
Mayaguana
Acklins Island
Turks and Caicos Islands (U.K.)
Great Inagua
Grand Turk
Guantánamo
Windward Passage
Cap-Haïtien
Santiago
HAITI
DOMINICAN REPUBLIC
Port-au-Prince
Les Cayes
Santo Domingo
Mona Passage
Isla Mona
Milwaukee Deep
Puerto Rico Trench
San Juan
Puerto Rico (U.S.)
British Virgin Is. (U.K.)
Virgin Is. (U.S.)
St. Croix
Anegada Passage
Anguilla (U.K.)
St. Martin (Guad. and Neth. Antilles)
St. Barthelemy (Guad.)
Neth. Antilles (NETH.)
Basseterre
ST. KITTS AND NEVIS
ANTIGUA AND BARBUDA
St. John's
Plymouth
Montserrat (U.K.)
Guadeloupe (FRANCE)
Basse-Terre
Marie-Galante
Isla Aves (VENEZUELA)
DOMINICA
Roseau
Martinique (FRANCE)
Fort-de-France
Aves Ridge
Castries
ST. LUCIA
Kingstown
ST. VINCENT AND THE GRENADINES
GRENADA
St. George's
bean Sea
Aruba (NETH.)
Oranjestad
Netherlands Antilles (NETH.)
Curaçao
Bonaire
Willemstad
Golfo de Venezuela
Santa Marta
Maracaibo
Lago de Maracaibo
Isla la Tortuga
Isla de Margarita
Tobago
Port-of-Spain
TRINIDAD AND TOBAGO
Trinidad
Puerto Cabello
Caracas
Cumaná
Barquisimeto
Valencia
Maracay
Barcelona
Maturín
Mérida
San Fernando
Ciudad Bolívar
Ciudad Guayana
Cúcuta
San Cristóbal
VENEZUELA
Bucaramanga
Arauca
Puerto Ayacucho
GUIANA HIGHLANDS
COLOMBIA
ANDES
CORDILLERA ORIENTAL
Bogotá


P. OF NORTH AMERICA
NEW FRANCE
Note. E. Stands for English. F. for French D. for Dutch and Da. for Danes
LOUISIANA
GULF of MEXICO
MEXICO
NEW SPAIN
FLORIDA
G. of Honduras
Honduras
Nicaragua
Costarica
Bay of Camp.
The GREAT SOUTH SEA
Note. These Rivers almost meet, both of them are Navigable, and all the Cannon and Stores for Acapulco are Carryed from the North to the South Sea by them
English Leagues 20 to one Degree


A MAP of the WEST-INDIES &c. MEXICO or NEW SPAIN.
Also ye Trade Winds, and ye several Tracts made by ye Galeons and Flota from Place to Place. By H. Moll Geographer
Deg. W. from London
MARYLAND
VIRGINIA
C. Charles
Bay of Chesapeak
Albemarle Sound
C. Hataras
C. Look out
C. Fear
C. Cartaret
Port Royal
Barmudas Isl. English
Variable Winds
St. Augustin a Spanish F.
The Gallions and Flota usually Joyning at the Havana ye whole Armada Sails for Spain thro this Gulf
ATLANTICK
OCEAN
BAHAMA ISLANDS
Lucayos I.
Eleuthera
St. Salvador
Rum I.
Tropick of Cancer
Crooked I.
Maguana
Caicos B.
N. Riff
C. Francis
C. Engano
HISPANIOLA
French
Spain
St. Domingo
Saona
Mona
Borequen
St. Croix
JAMAICA I.
Greater Antilles Isla.
Leeward Islands
Antigo F.
Deseada F.
Guardalupa F.
Marigalante F.
Dominica
Martenica F.
St. Lucia F.
Barbados E.
St. Vincent
Granada
NORTH SEA
Caribbee I.
Windward Islands
Aruba D.
Curassow D.
Bonaire D.
C. Vela
Lit. Antilles
Tabago
Trinidad I.
New Granada
Truxillo
Caracos
New Andalusia
TERRA FIRMA
GUIANA
75
70
65
60
35
30
25
20
15
10
5

Al profesor Lowell Joseph Ragatz cuyo monumental
trabajo en este campo puede ser compilado y
desarrollado pero nunca superado

Introducción a la presente edición

Una sola idea recorre este libro: la esclavitud, promovida y organizada por los europeos en el hemisferio occidental entre los siglos XVI y el XIX, no fue un hecho accidental en la historia económica moderna. No fue un fenómeno marginal, merecedor de oprobio y vergüenza, pero felizmente superado por la marcha triunfante del capitalismo y del régimen contractual del trabajo libre que siempre parece caracterizar a las economías modernas. La esclavitud fue, antes bien, una pieza crucial en los primeros momentos de la formación del capitalismo mundial y del arranque de la acumulación en Gran Bretaña.

Entre mediados del siglo XVI y la abolición en 1888 del tráfico en Brasil, más de 14 millones de personas, principalmente de África Occidental y el Golfo de Guinea, fueron arrancadas de sus comunidades de origen para ser deportadas a las colonias europeas del Caribe, el sur de lo que serían los Estados Unidos y la costa brasileña. Fue precisamente el «ganado negro» lo que permitió roturar y cultivar las tierras vírgenes de las Antillas tras el exterminio de los indios y las crecientes dificultades para importar mano de obra europea de forma suficiente. Fue también el trabajo esclavo lo que impulsó lo que podríamos llamar la primera agricultura de exportación: el cultivo del azúcar, pero también del tabaco y del algodón.

Las plantaciones trabajadas por esclavos hicieron crecer el volumen del comercio intercontinental, estimularon el desarrollo de todo un conjunto de industrias de transformación (desde el refinado del azúcar hasta las primeras fábricas de tejido de algodón) y convirtieron a algunos puertos atlánticos en prósperos centros comerciales. Así fue como

el tráfico triangular que de Europa llevaba a África la quincalla (trapos, bisutería, hojalata y espejos) que luego era intercambiada por esclavos, que después eran vendidos en América y de cuyos brazos y piernas se extraían las materias primas de las primeras manufacturas europeas, hizo al capitalismo europeo, especialmente al capitalismo británico. Sin las riquezas de América y sin los esclavos y el comercio africanos, el crecimiento económico, político y militar de los Estados europeos hubiese quedado limitado, sin duda, a una escala menor; quizás definitivamente menor. Con ellos el primer capitalismo se hizo mundial y con toda razón, en Liverpool y en Bristol se decía que «no hay un solo ladrillo en la ciudad que no esté mezclado con la sangre de un esclavo».

La tesis de *Capitalismo y esclavitud* es, pues, una tesis radical. En la misma medida en que presenta crudamente el violento nacimiento del capitalismo muestra el lazo indisociable entre la esclavitud y los primeros procesos de acumulación en las dos orillas del Atlántico. Del mismo modo, a la luz de su lectura, la abolición de la trata y de la esclavitud en Gran Bretaña parece menos la obra de los lores anti-abolicionistas ingleses, que de los costes, crecientemente inasumibles, que suponía el monopolio del azúcar de las Antillas británicas frente a los nuevos intereses de los capitalistas industriales. Todo un ejercicio de materialismo descarnado, desprovisto de los tintes idealistas que todavía se cuelan por doquier en la historiografía más convencional.

El valor de las afirmaciones de este libro es aun mayor si se tiene en cuenta que fue escrito entre los años treinta y cuarenta; publicado en 1944, por un antillano, Eric Williams, que hizo parte de sus estudios en Oxford y en la Universidad de Howard de Washington, la universidad negra por antonomasia de EEUU. Como no podía ser de otra manera, Eric Eustace Williams fue también militante y activista negro, responsable de la independencia definitiva de Trinidad y Tobago y primer ministro de este país entre 1956 y 1981.

A pesar del extraordinario desconocimiento de esta obra en lengua castellana, publicada en una sola ocasión por Ediciones Siglo XX en 1973 (Argentina), el trabajo de Eric Williams no es un ejemplo aislado. El valor de este libro es también el de un clásico dentro de una importante escuela de la historiografía negra. *Capitalismo y esclavitud* puede y debe ser leído al lado de otros que en su momento marcaron su propia

escritura. En primer lugar, la otra gran referencia de los radicales antillanos de los años treinta y cuarenta del pasado siglo: C. L. R. James. En la obra mayor de James en esos años, *Los jacobinos negros*,[1] se recoge efectivamente la historia, todavía sorprendentemente desconocida, del espejo caribeño de las revoluciones estadounidense y francesa, la independencia de Haití, a través de la biografía del principal de sus líderes: Toussaint L'Ouverture. En la mitad francesa de la antigua Española, los esclavos negros no esperaron a los filántropos. Cansados de las vacilaciones de la metrópolis, inmersa en su propio proceso revolucionario, acometieron la tarea por sus propios medios expulsando a sus amos blancos de la isla. Durante más de una década, los soldados negros de L'Ouverture derrotaron a los ejércitos franceses y británicos, en sus intentos sucesivos y alternos de hacerse de nuevo con Santo Domingo. Sin duda fueron las revueltas impulsadas por lo que Williams llamó el «partido esclavo», y que recorrieron todo el Caribe durante el primer tercio del siglo XIX, las que acabaron también por hacer de la esclavitud una «lacra moral» para las naciones civilizadas.

La siguiente generación de militantes e intelectuales caribeños, nos dejó los trabajos de Walter Rodney, asesinado en 1980 en su Guayana de origen, probablemente por órdenes de la propia policía. Su *How Europe Underveloped Africa* [Cómo Europa ha producido el subdesarrollo de África] sigue siendo una excelente demostración de que la miseria africana tiene demasiado que ver con la histórica prosperidad europea. A este estudios y a algunos otros, les acompañaron y siguieron toda una buena colección de obras sobre la esclavitud, el comercio triangular y las revueltas de esclavos, marineros y toda clase desposeídos en el otro lado del Atlántico. Así resulta inexcusable no mencionar la monografía ya clásica de Eugene Genovese, *From Rebellion to Revolution: Afro-American Slave Revolts in the Making of the Modern World* (1979) [De la rebelión a la revolución. Las revueltas de los esclavos afroamericanos en la formación del mundo moderno]; el también clásico, para el caso brasileño, de Florestan Fernandes, *A integração do negro na sociedade de classes* (1964) [La integración del negro en la sociedad de clases]; el libro de Paul Gilroy, *The Black Atlantic: Modernity and Double Consciousness* (1993) [El Atlántico negro. Modernidad y doble conciencia];

[1] Publicada en castellano en fecha tan reciente como 2003: *Los jacobinos negros. Toussaint L'Ouverture y la Revolución de Haití*, México, FCE, 2003.

o el trabajo de Peter Linebaugh y Marcus Rediker, *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic* (2000).[2]

Tomados en conjunto, estos estudios del Atlántico negro, nos remiten a una historia que ya no puede ser considerada exótica, objeto preferido de relatos románticos, si bien casi siempre terribles, en los mares cálidos de las costas de América, sino directamente constitutiva del Occidente capitalista, y lo que es más, de la realidad mestiza y postcolonial de la mayoría de sus metrópolis. Al leer *Capitalismo y esclavitud* debiera quedar claro que se lee la propia historia de un mundo hecho global tanto por la evolución del tráfico y el comercio, como por una larga secuencia de migraciones y diásporas masivas, pero también de deseos y luchas de libertad y emancipación.

Traficantes de Sueños, Madrid, mayo de 2011

2 Publicado en castellano: *La Hidra de la Revolución. Marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico,* Crítica, Barcelona, 2005.

Prefacio

El objeto de este ensayo es ubicar desde una perspectiva histórica la relación entre el capitalismo temprano, tal y como lo ejemplifica Gran Bretaña, y el tráfico de esclavos negros: la esclavitud de los negros y el comercio colonial de los siglos XVII y XVIII. Cada época vuelve a escribir la historia, pero particularmente la nuestra, que se ha visto obligada por los acontecimientos a volver a evaluar nuestras concepciones de la historia y del desarrollo económico y político. El avance de la Revolución Industrial ha sido tratado más o menos adecuadamente en muchos libros, tanto eruditos como populares. Sus enseñanzas han quedado perfectamente establecidas en la conciencia de la clase educada, en general, y de aquellas personas, en particular, que son responsables de la creación y guía de la opinión ilustrada. Por otra parte, si bien es cierto que se ha acumulado gran cantidad de material y se han escrito numerosos libros sobre el periodo que precedió a la Revolución Industrial, la naturaleza mundial e interdependiente del comercio de ese período, sus efectos directos sobre el desarrollo de la Revolución Industrial y la herencia que ha dejado en la civilización actual no han sido presentadas en ninguna parte desde una perspectiva integrada y al mismo tiempo comprensiva. Este estudio es un intento de ello, sin dejar, no obstante, de dar indicaciones sobre el origen económico de conocidas corrientes sociales, políticas y también intelectuales.

Sin embargo, este libro no es un ensayo sobre ideas o interpretaciones posibles. Es, estrictamente, un estudio económico sobre el papel desempeñado por la esclavitud de los negros y el tráfico de esclavos en la provisión del capital que financió la Revolución Industrial en Inglaterra, así como por el maduro capitalismo industrial en la destrucción del sistema esclavista. Es, por lo tanto, en primer lugar, un estudio

sobre la historia económica inglesa y en segundo lugar sobre la historia de las Antillas y de los negros. No es un estudio de la institución de la esclavitud sino de la contribución de la esclavitud al desarrollo del capitalismo británico.

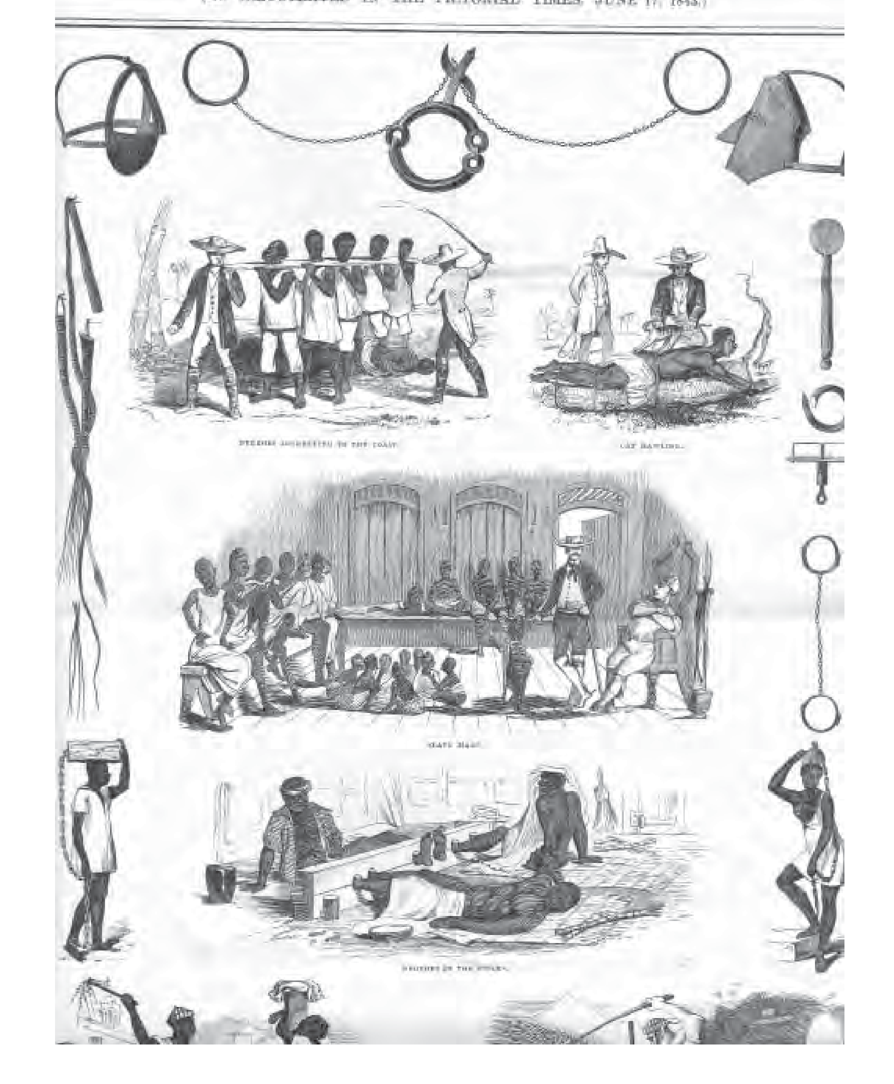
Tengo que reconocer numerosas deudas de gratitud. El personal de las siguientes instituciones fue muy atento y generoso conmigo: el British Museum, la Public Record Office, la India Office Library, el West India Committee, la Rhodes House Library de Oxford, la Bank of England Record Office, la British Anti-Slavery and Aborigines Protection Society, el Friends' House de Londres, la John Hylands Library de Manchester, la Central Library de Manchester, la Public Library de Liverpool, el Wilberforce Museum de Hull, la Library of Congress, la Biblioteca Nacional de La Habana y la Sociedad Económica de Amigos del País también de La Habana. Deseo agradecer a la Biblioteca Newberry de Chicago su gentileza al facilitarme, por medio de un préstamo conjunto con la Founders' Library, de la Universidad de Howard, el acceso a las valiosas estadísticas de Sir Charles Whitworth sobre *El estado del comercio de Gran Bretaña en sus importaciones y exportaciones, desde el año 1697 a 1773*.

Mi investigación se ha visto facilitada por ayudas de diferentes fuentes: el Gobierno de Trinidad, me ofreció una primera beca; la Universidad de Oxford, me otorgó dos becas de estudios senior; el Beit Fund me ofreció dos ayudas para el estudio de la Historia Colonial Británica y la Julius Bosenwald Foundation me adjudicó varias becas entre 1940 y 1941. El Profesor Lowell Ragatz de la Universidad George Washington de esa ciudad, el Profesor Frank W. Pitman del Pomona College de Claremont (California) y el Profesor Melville Herskovits de la Universidad Northwestern leyeron, gentilmente, el manuscrito haciéndome muchas sugerencias. Igualmente lo hizo mi colega senior en la Universidad de Howard, el Profesor Charles Burch. El doctor Vincent Harlow, ahora Profesor Rhodes de Historia Imperial en la Universidad de Londres, supervisó mi disertación doctoral en Oxford lo que fue siempre muy útil. Finalmente, mi mujer me prestó una gran ayuda al tomar mis notas y pasar a máquina el manuscrito.

Eric Williams
Howard University
Washington, D. C.

THE HORRORS OF NEGRO SLAVERY.

(AS ILLUSTRATED IN THE PICTORIAL TIMES, JUNE 17, 1843.)



1. El origen de la esclavitud de los negros

Cuando Colón, en representación de la monarquía española, descubrió el Nuevo Mundo en 1492, desencadenó la larga y amarga rivalidad internacional sobre las posesiones coloniales; una rivalidad para la que, después de cuatro siglos y medio, todavía no se ha encontrado solución. Portugal, que había iniciado el movimiento de expansión internacional, reclamó los nuevos territorios con el argumento de que se hallaban comprendidos dentro de los alcances de una bula papal de 1455; en ésta se le autorizaba a reducir a servidumbre a todos los pueblos infieles. A fin de evitar controversias, las dos fuerzas buscaron un arbitraje y, en tanto naciones católicas, se dirigieron al Papa, movimiento natural y lógico en una época en que las reclamaciones universales del Papado no habían encontrado todavía el desafío de individuos y gobiernos. Después de examinar cuidadosamente las reclamaciones rivales, en 1493 el Papa emitió una serie de bulas papales que establecían una línea de demarcación entre las posesiones coloniales de los dos Estados: el Este le correspondió a Portugal y el Oeste a España. La división no satisfizo, sin embargo, las aspiraciones portuguesas y en el año siguiente las partes contendientes llegaron a un Convenio más satisfactorio: el Tratado de Tordesillas, que rectificaba la sentencia papal que permitía a Portugal la posesión de Brasil.

Ni el arbitraje papal ni el pacto formal proponían compromisos con otras potencias y ambos fueron, en efecto, repudiados. El viaje de Caboto a Norteamérica en 1497 fue la inmediata respuesta de Inglaterra a la división. Francisco I de Francia pronunció su célebre protesta: «El sol brilla tanto para mí como para los demás. Me agradaría mucho ver cuál es la cláusula en el testamento de Adán que me excluye de una participación en el mundo». El rey de Dinamarca rehusó aceptar el fallo

del Papa en lo que se refería a las Indias Orientales. Sir William Cecil, el famoso hombre de Estado isabelino, negó el derecho del Papa «a dar y tomar reinos a quienquiera que le gustase». En 1580 el gobierno inglés reclamó el principio de ocupación efectiva como el principio determinante de la soberanía.[1] Por lo tanto, en el lenguaje del momento, «no había paz debajo de la línea ecuatorial». Se trataba de una discusión, en las palabras de alguien que fue más tarde gobernador de Barbados, sobre «si el Rey de Inglaterra o el de Francia habría de ser el monarca de las Antillas, ya que el Rey de España no podría conservarlas por mucho tiempo [...]».[2] Inglaterra, Francia e incluso Holanda, comenzaron a desafiar al Eje Ibérico: reclamaban su lugar bajo el sol. El «negro», también, iba a tener su lugar, aunque no lo pidiera: era el sol abrasador de las plantaciones de azúcar, tabaco y algodón del Nuevo Mundo.

Según Adam Smith, la prosperidad de una nueva colonia depende de un simple factor económico: «Abundancia de tierra buena».[3] Las posesiones coloniales británicas, hasta 1776, pueden ser divididas, no obstante y a grandes rasgos, en dos tipos. El primero era el de la economía confiada en sí misma y diversificada, de los pequeños granjeros, «simples arañadores de tierra» como los llamara despectivamente Gibbon Wakefield,[4] que vivían de un suelo que, como se describiera Canadá en 1840, «no era una lotería, con unos pocos premios exorbitantes y un gran número de espacios en blanco, sino una inversión cierta y segura».[5] El segundo era las colonias que presentaban facilidades para la producción en gran escala de artículos básicos para los mercados de exportación. En la primera categoría entraban las colonias norteñas del gran territorio americano; en la segunda, las colonias de tabaco continentales y las islas azucareras del Caribe. En este último tipo de colonias, tal y como señaló Merivale, la tierra y el capital resultaban igualmente inútiles, a menos que pudiera contarse con mano de obra.[6] Vale decir que la mano de obra debía ser constante y debía trabajar, o hacerse que

---

1 C. M. Andrews, *The Colonial Period of American History*, New Haven, vol. I, pp. 12-14, 19-20.

2 N. M. Crouse, *The French Struggle for the West Indies, 1665-1713*, Nueva York, 1943, p. 7.

3 Adam Smith, *The Wealth of Nations*, Nueva York, 1937, p. 538. Smith añade un factor político: «La libertad para gestionar los asuntos propios».

4 H. Merivale, *Lectures on Colonization and Colonies,* Oxford, 1928, p. 262.

5 *Ibidem*, p. 385. La descripción es de Lord Sydenharm, gobernador general de Canadá.

6 Merivale, *op. cit.*, p. 256.

trabajara, en cooperación. En tales colonias, el rudo individualismo del granjero de Massachusetts, que practicaba una agricultura intensiva y arrancaba, con el sudor de su frente, miserables ganancias a un suelo mezquino, debía ceder ante el grupo disciplinado del gran capitalista que practicaba la agricultura extensiva y producía a gran escala. Sin esta compulsión, el trabajador acabaría por ejercitar su natural inclinación a trabajar su propia tierra y a realizar la faena por cuenta propia. Con frecuencia se relata la historia del gran capitalista inglés, Mr. Peel, quien llevó con él 50.000 libras esterlinas y trescientos trabajadores, a la colonia Swan River, en Australia. Su plan consistía en que sus trabajadores realizaran sus tareas para él, al igual que lo hacían en el viejo terruño. Llegados a Australia, sin embargo, donde la tierra abundaba —abundaba demasiado—, los hombres prefirieron trabajar por cuenta propia como pequeños propietarios, en lugar de hacerlo por un salario bajo las órdenes del capitalista. Australia no era Inglaterra y el capitalista se quedó sin un sirviente que le hiciera la cama o le fuera a buscar agua.[7]

En las colonias del Caribe, la solución a esta dispersión y al «arañamiento de la tierra» fue la esclavitud. La enseñanza de la temprana historia de Georgia es instructiva. Impedidos de emplear el trabajo de esclavos por la prohibición de administradores que, en algunos casos, poseían sus propios esclavos en otras colonias, los colonos de Georgia se hallaban, como dijera Whitefield, en la situación de personas cuyas piernas estuvieran atadas y recibieran la orden de caminar. Así, los magistrados de Georgia apuraban brindis «por la única cosa necesaria», la esclavitud, hasta que la prohibición fue levantada.[8] Aunque se tratara de un «recurso odioso», como lo llamó Merivale,[9] la esclavitud era una institución económica de primera importancia. Había sido la base de la economía griega y había edificado el Imperio Romano. En los tiempos modernos proveía el azúcar para el té y las tazas de café del mundo occidental. Produjo el algodón que sirvió de base al moderno capitalismo. Constituyó las islas de América del Sur y del Caribe. Vista con perspectiva histórica, forma parte de ese cuadro general del duro tratamiento hacia las clases no privilegiadas, de las despiadadas leyes para los pobres y de las severas leyes feudales, así como de la indiferencia con la que

---

7 *Ibidem.*

8 R. B. Flanders, *Plantation Slavery in Georgia*, Chapel Hill, 1933, pp. 15-16, 20.

9 Merivale, *op. cit.*, p. 269.

la naciente clase capitalista «comenzaba a calcular la prosperidad en términos de libras esterlinas y [...] se iba acostumbrando a la idea de sacrificar la vida humana a la deidad de la producción ampliada».[10]

Adam Smith, campeón intelectual de la clase media industrial con su recién descubierta doctrina de la libertad, propagó más tarde el argumento de que era, en general, el orgullo y el deseo de poder del amo lo que conducía a la esclavitud, y que, en aquellas tierras en las que se empleaba a los esclavos, el trabajo libre sería más provechoso. La experiencia universal demostraba de manera concluyente que «el trabajo hecho por esclavos, aunque parezca que sólo cuesta su manutención es, a fin de cuentas, el más caro de todos. Una persona que no puede adquirir propiedad alguna, no puede tener otro interés que el de comer lo más posible y trabajar lo menos posible».[11]

Adam Smith trataba, de este modo, en términos de una proposición abstracta lo que es una cuestión específica de tiempo histórico, lugar, trabajo y suelo. La superioridad económica del trabajo de los hombres libres contratados sobre el trabajo de los esclavos es obvia aún para el propietario de esclavos. El trabajo de los esclavos se obtiene de manera forzada, es poco hábil, carece de versatilidad.[12] En igualdad de otras condiciones, debería preferirse a los hombres libres. Pero en las etapas iniciales del desarrollo colonial, las otras condiciones no eran iguales. Cuando se adoptó la esclavitud, no se adoptó como una elección frente al trabajo libre; no hubo elección en absoluto. Las razones para adoptar la esclavitud, escribió Gibbon Wakeffield, «no provienen de circunstancias morales, sino económicas; no se relacionan con el vicio y la virtud, sino con la producción».[13] Con la limitada población europea del siglo XVI, los trabajadores libres necesarios para cultivar materias primas como el azúcar, el tabaco y el algodón en el Nuevo Mundo, no podían ser obtenidos en cantidades adecuadas para permitir una producción a gran escala. Para esto era necesaria la esclavitud y para obtener esclavos, los europeos se dirigieron primero a los aborígenes y luego a África.

---

10 M. James, *Social Problems and Policy during the Puritan Revolution, 1640-1660*, Londres, 1930, vol. III.

11 Adam Smith, *op. cit.,* p. 365.

12 J. Cairnes, *The Slave Power*, Nueva York, 1862, p. 39.

13 G. Wakefield, *A View of the Art of Colonization,* Londres, 1849, p. 323.

Bajo ciertas circunstancias, la esclavitud presenta algunas ventajas obvias. En el cultivo de productos como el azúcar, el algodón y el tabaco, donde el coste de producción se ve apreciablemente reducido en unidades más vastas, el propietario de esclavos, con su producción a gran escala y su cuadrilla de esclavos organizada, puede obtener más provecho en el uso de la tierra que el pequeño granjero o campesino propietario. Para tales materias primas, las vastas ganancias bien pueden soportar los gastos del trabajo ineficaz de los esclavos.[14] Cuando todo el conocimiento requerido es un simple asunto de rutina, constancia y cooperación en el trabajo, la esclavitud resulta esencial hasta que, como consecuencia de la importación de nuevos reclutas y de su alimentación, la población alcanza cierto grado de densidad y la tierra disponible para la apropiación ha sido ya toda ella distribuida. Cuando se llega a esta etapa, y sólo entonces, los gastos de esclavitud, productivos e improductivos, representados por el coste y la manutención de los esclavos, exceden el coste de los trabajadores contratados. Como escribiera Merivale: «El trabajo de los esclavos es más caro que el trabajo libre en los casos en que se puede procurar abundancia de trabajo libre».[15]

Desde el punto de vista del productor, el peor defecto de la esclavitud radica en el hecho de que agota rápidamente el suelo. El plantel de mano de obra de bajo nivel social, dócil y barato, puede ser sometido sólo por medio de su degradación sistemática y por el deliberado esfuerzo para suprimir su inteligencia. La rotación de los cultivos y el cultivo científico son, por lo tanto, ajenos a las sociedades esclavistas. Como observó Jeffersson acerca de Virginia, «nosotros podemos comprar un acre de tierra nueva más barata de lo que nos costaría cultivar una usada».[16] El colono esclavista, en la pintoresca nomenclatura del Sur, es un «matador de tierras». Este serio defecto de la esclavitud puede ser contrabalanceado y pospuesto durante un tiempo si el suelo fértil es prácticamente ilimitado. La expansión es una necesidad de las sociedades esclavistas; el poder esclavista requiere siempre nuevas conquistas.[17]

---

14 Adam Smith, *op.cit.,* pp. 365-366.

15 Merivale, *op. cit.,* p. 303. Énfasis del autor.

16 M. B. Hammond, *The Cotton Industry: An Essay in American Economic History,* Nueva York, 1897, p. 39.

17 Cairnes, *op. cit.*, p. 44; Merivale, *op. cit.*, pp. 305-306. Sobre el agotamiento del suelo y la expansión de la esclavitud en EEUU, véase W. C. Bagley, *Soil Exhaustion and the Civil War*, Washington DC, 1942.

«Es más provechoso», escribió Merivale, «cultivar suelo nuevo por el caro trabajo de los esclavos, que uno exhausto por el trabajo barato de hombres libres».[18] Desde Virginia y Maryland hasta Carolina, Georgia, Texas y el Medio Oeste; desde Barbados hasta Jamaica, Santo Domingo y luego Cuba, la lógica era inexorable y única. Se trataba de una verdadera carrera de relevos; el primero en partir pasaba el bastón, involuntariamente por cierto, a otro competidor y luego quedaba rezagado.

La esclavitud en el Caribe ha sido por demás estrechamente identificada con «el negro». Se dio así un giro racial a lo que, básicamente, constituye un fenómeno económico. La esclavitud no nació del racismo; más bien podemos decir que el racismo fue la consecuencia de la esclavitud. El trabajador no libre en el Nuevo Mundo fue moreno, blanco, negro y amarillo, católico, protestante y pagano.

El primer ejemplo del tráfico de esclavos y trabajo de esclavos desarrollado en el Nuevo Mundo afectó, en términos raciales, no a los negros sino a los indios. Los indios sucumbieron rápidamente al trabajo excesivo que de ellos se requería, a la dieta insuficiente, a las enfermedades de los blancos y a su falta de capacidad para acomodarse a la nueva forma de vida. Acostumbrados a una vida en libertad, su constitución y temperamento no se adaptaban bien a los rigores de la esclavitud en las plantaciones. Como escribía Fernando Ortiz: «Someter al indio a las minas, a su trabajo monótono, malsano y severo, sin sentido tribal, sin ritual religioso [...] era como arrebatarle el sentido de su existencia […] era esclavizar no solamente sus músculos sino también su espíritu colectivo».[19]

El visitante de Ciudad Trujillo, capital de la República Dominicana (el nombre actual de la mitad de la isla antes conocida como La Española), puede contemplar una estatua de Colón, con la figura de una mujer india, que escribe agradecida (así reza la leyenda) el nombre del Descubridor. Por otra parte, también cuenta la historia del jefe indio Hatuey quien, condenado a morir por resistir a los invasores, se negó categóricamente a aceptar la fe cristiana como el camino de salvación cuando se enteró que sus verdugos también esperaban llegar al Cielo.

---

18 Merivale, *op. cit.,* pp. 307-308.

19 J. A. Saco, *Historia de la esclavitud de los Indios en el Nuevo Mundo*, La Habana, 1932, vol. I, «Introducción», p. XXXVIII. Introducción a cargo de Fernando Ortiz.

Es mucho más probable que la opinión contemporánea de aquellos indios, con respecto a sus nuevos señores, estuviera representada por Hatuey, más que por la mujer anónima.

Inglaterra y Francia siguieron en sus colonias la práctica española del cautiverio de los indios. Había sin embargo una notable diferencia: las tentativas, si bien ineficaces, de la Corona española, para restringir la esclavitud india a aquéllos que rehusaran aceptar el cristianismo y a los agresivos caribes, con el plausible argumento de que eran caníbales. Desde el punto de vista del gobierno británico, la esclavitud de los indios, a diferencia de la posterior esclavitud de los negros, que implicaba intereses vitales para el imperio, era un asunto puramente colonial. Como escribe Lauber: «El gobierno de la madre patria sólo se interesaba por las condiciones de la esclavitud colonial y por su legislación, cuando implicaba el tráfico de esclavos africanos [...] Dado que la esclavitud de los indios nunca tuvo la suficiente extensión como para interferir en la esclavitud de los negros y el tráfico de esclavos, no recibió ninguna clase de atención por parte del gobierno de la madre patria; y así existió como legal por no haber sido jamás declarada ilegal».[20]

Pero la esclavitud de los indios nunca fue extensa en los dominios británicos. Ballagh, cuando escribe acerca de Virginia, dice que el sentimiento popular nunca «demandó la sujeción de la raza indígena per se, como era, prácticamente, el caso del negro en la primer acta de esclavitud de 1661, sino solamente la de una parte de ella, y con toda seguridad una parte muy pequeña [...] En el caso de los indios [...] la esclavitud era considerada de naturaleza ocasional, como una penalidad preventiva y no como una condición normal y permanente».[21] En las colonias de Nueva Inglaterra la esclavitud de los indios no resultó provechosa, porque tampoco era provechosa la esclavitud de ninguna clase, debido a que no se adaptaba a la agricultura diversificada de esas colonias. A ello se añadía que el esclavo indio era ineficaz. Los españoles descubrieron que un negro valía como cuatro indios.[22] Un prominente funcionario de La Española insistía en 1518 que le «debía ser concedido

20 A. W. Lauber, *Indian Slavery in Colonial Times within the Present Limits of the United States,* Nueva York, 1913, pp. 214-215.

21 J. C. Ballagh, *A History of Slavery in Virginia,* Baltimore, 1902, p. 51.

22 F. Ortiz, *Contrapunto cubano del tabaco y el azúcar*, La Habana, 1940, p. 353.

el permiso para traer negros, que constituían una raza robusta para el trabajo, en lugar de nativos, pues éstos eran tan débiles que solamente podían ser empleados en tareas que requerían poca resistencia, tales como cuidar de los campos de maíz o las granjas».[23] Los futuros productos básicos del Nuevo Mundo, el azúcar y el algodón, requerían una energía de la cual los indios carecían, requerían al robusto «negro algodonero»; al igual que la necesidad de fuertes mulas para el azúcar originó, en Luisiana, el epíteto «mula azucarera». De acuerdo con Lauber: «Cuando se compara con las sumas pagadas por los negros en la misma época y lugar, los precios de los esclavos indios son considerablemente más reducidos».[24]

La fuente de abastecimiento de los indios era, por otra parte, limitada; la africana, en cambio, inagotable. Así, se robaba a los negros de África para que trabajasen las tierras robadas a los indios en América. Los viajes del Príncipe Enrique el Navegante complementaron los de Colón, y la historia de África Occidental se convirtió en el complemento de la de las Antillas.

El sucesor inmediato del indio no fue, de todas maneras, el negro, sino el pobre blanco. La servidumbre de los blancos incluía una gran variedad de tipos. Algunos eran *indentured servants*,[25] llamados así por la circunstancia de que se les hacía firmar, antes de la partida de su tierra de origen, un contrato, legalmente autorizado, que los obligaba a prestar servicios por un tiempo estipulado, como pago de su pasaje. Otros, en cambio, conocidos como *redemptioners*, se ponían de acuerdo con el capitán del barco para pagar su viaje al llegar a puerto o dentro de un lapso determinado, después del arribo. Si no lo hacían, el capitán los

23 *Ibidem*, p. 359.

24 Lauber, *op. cit.*, p. 302.

25 Literalmente «siervos por contrato», hace referencia a esta forma utilizada masivamente en la colonización inglesa de América, y tanto en las Antillas como en el continente, que obligaba no sólo a la prestación de trabajo durante un tiempo determinado, sino que privaba también de casi todas las libertades civiles, asimilándolo a la condición de un bien mueble en manos de su propietario. En las colonias francesas existía una fórmula parecida conocida como *engagement*. Hemos preferido mantener la voz inglesa de esta condición estatutaria del trabajo coaccionado en América, dado el buen número de monografías que hacen ya uso de la misma en su lengua original. [N. del E.]

vendía al mejor postor. Otros eran convictos, enviados por disposición expresa del gobierno de la madre patria, para servir durante un período determinado.

Esta emigración era congruente con las teorías mercantilistas de la época, que abogaban firmemente por poner a trabajar a los pobres en tareas laboriosas y útiles y que favorecían la emigración, voluntaria o involuntaria, como medio para aliviar a las clases pobres y hallar ocupaciones en el extranjero más provechosas para los ociosos y los vagabundos de la madre patria. «La *indentured servitude*», escribe C. M. Haar, tuvo su origen en dos fuerzas complementarias, aunque diferentes: existía tanto una atracción positiva por el Nuevo Mundo, como una repulsión negativa por el Viejo».[26] En un documento estatal entregado a Jacobo I en 1606, Bacon subrayaba que, con la emigración, Inglaterra ganaría «una doble ventaja al verse libre de gente aquí, y servirse de ella allá».[27]

El servicio temporal no denotaba, al principio, inferioridad o degradación. Muchos de los sirvientes eran campesinos que huían de las molestas restricciones del feudalismo, irlandeses que buscaban libertad, oprimidos como se hallaban por patrones y obispos, alemanes que escapaban de la devastación de la Guerra de los Treinta Años. Llevaban todos ellos, en sus corazones, un ardiente deseo de una nueva tierra, una ardorosa pasión de independencia. Llegaban a la tierra de las oportunidades para ser hombres libres, poderosamente estimulados en su imaginación por las descripciones luminosas y extravagantes que escuchaban en su país de origen.[28] Fue solamente más tarde cuando, en las palabras del doctor Williamson, «todos los ideales de una decente sociedad colonial, de una Inglaterra de ultramar más grande y mejor, zozobraron en la persecución de la ganancia inmediata»,[29] cuando la introducción de elementos vergonzosos se convirtió en un rasgo general de la *indentured servitude*.

---

26 C. M. Haar, «White Indentured Servants in Colonial New York», *Americana*, julio de 1949, p. 371.

27 *Cambridge History of the British Empire*, Cambridge, 1929, vol. I, p. 69.

28 Véase Andrews, *op. cit.*, vol. I, p. 59; K. F. Geiser, *Redemptioners and Indentured Servants in the Colony and Commonwealth of Pennsylvania*, New Haven, 1901, p. 18.

29 *Cambridge History of the British Empire*, vol. I, p. 236.

Gracias a estos *indentured servants*, se desarrolló el comercio regular. Entre 1654 y 1685 diez mil partieron sólo del puerto de Bristol, su mayoría con dirección a las Antillas y Virginia.[30] En 1683 los *servants* blancos representaban una sexta parte de la población de Virginia. Dos tercios de los inmigrantes que llegaron a Pensilvania durante el siglo XVIII eran *servants* blancos; en el curso de cuatro años llegaron, sólo a Filadelfia, 25.000. Se ha calculado que más de un cuarto de millón de personas, durante el periodo colonial,[31] pertenecían a esta clase, y que éstos constituían la mitad de todos los inmigrantes ingleses, la mayoría con destino a las colonias centrales.[32]

A medida que la especulación comercial se abría camino, surgían los abusos. El secuestro fue enormemente promovido y se convirtió en un negocio regular en ciudades como Londres y Bristol. Los adultos eran solicitados con licores, los niños atraídos con dulces. Los secuestradores recibían el nombre de *spirits*, y se los definía como «el que se lleva hombres, mujeres y niños y los vende para que un barco se los lleve por el mar». El capitán de un buque traficante con destino a Jamaica, visitaba la Casa Correccional de Clerkenwell, convidaba con bebidas a las jóvenes encerradas allí por revoltosas y las «invitaba» a ir a las Indias Occidentales.[33] Las tentaciones que se le ofrecían a los incautos y a los crédulos eran tan atractivas que, tal como se lamentaba el alcalde de Bristol, los esposos eran inducidos a abandonar a sus mujeres, las mujeres a sus esposos y los aprendices a sus amos, mientras que los delincuentes hallaban en los barcos mercantes un refugio contra las fuerzas de la ley.[34] La ola de inmigración alemana dio lugar al «hombre de la nueva tierra» (*newlander*), el agente de trabajo de aquellos días, que viajaba por aquí y por allá, a lo largo del valle del Rhin, persuadiendo a los campesinos feudales para que vendieran sus pertenencias y emigraran a América: el *newlander* recibía una comisión por cada emigrante.[35]

30 C. M. MacInnes, *Bristol, a Gateway of Empire*, Bristol, 1939, pp. 158-159.

31 M. W. Jernegan, *Laboring and Dependent Classes in Colonial America, 1607-1783,* Chicago, 1931, p. 45.

32 H. E. Bolton y T. M. Marshall, *The Colonization of North America, 1492-1783,* Nueva York, 1936, p. 336.

33 J. W. Bready, *England Before and After Wesley –The Evangelical Revival and Social Reform,* Londres, 1938, p. 106.

34 *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol. V, p. 98, 16 de julio de 1662.

35 Geiser, *op. cit.,* p. 18 (nota).

Mucho se ha escrito sobre las estratagemas que estos *newlanders* no dudaban en emplear.[36] Pero, cualesquiera que fuesen los engaños practicados, sigue siendo cierto, como escribe Friedrich Kapp, que «la verdadera razón para la fiebre de emigración se hallaba en las deficientes condiciones políticas y económicas [...] La miseria y la opresión que resultaban de las condiciones de los pequeños Estados germanos, y que promovían la emigración de manera mucho más peligrosa y continua que el peor de los newlanders.»

Los convictos proveían otra fuente segura de trabajo blanco. Las duras leyes feudales de Inglaterra reconocían trescientos delitos capitales. Se colgaba a todo aquel que incurriese en los siguientes delitos: hurtos por más de un chelín; robos en tiendas o negocios por valor de cinco chelines; robos de caballos o ganado; caza de conejos en tierras privadas.[37] Los delitos cuya pena prescrita por ley era el destierro comprendían el hurto de ropas, el incendio de pilas de trigo, la mutilación o la destrucción del ganado, la perturbación del trabajo de los funcionarios de aduanas en el ejercicio de su deber y las prácticas legales corruptas.[38] En 1664 se propuso desterrar a las colonias a todos los vagabundos, bribones y ociosos, ladronzuelos, gitanos y disolutos que visitaban burdeles sin licencia.[39] Una lastimera petición, de 1667, reclamaba el destierro en lugar de la pena de muerte para una mujer acusada de robar mercaderías por valor de tres chelines y cuatro peniques.[40] En 1745 el destierro era la pena por el robo de una cuchara de plata y un reloj de oro.[41] Un año después de la emancipación de los esclavos negros, el destierro era la pena por la actividad de asociación comercial. Es difícil

---

36 Véase G. Mittelberger, *Journey to Pennsylvania in the year 1750*, Filadelfia, 1898, p. 16; E. I. McCormac, *White Servitude in Maryland*, Baltimore, 1904, pp. 44-49; «Diary of John Harrower, 1773-1776», *American Historical Review*, octubre de 1900, p. 77.

37 E. Abbott, *Historical Aspects of the Immigrations Problem, Select Documents*, Chicago, 1926, p. 12. Bready, *op. cit.*, p. 127.

38 L. F. Stock (ed.), *Proceedings and Debates in the British Parliament respecting North America*, Washington DC, 1924-1941, vol. I, p. 353 (n), p. 355; vol. III, p. 437 (n), p. 494.

39 *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol. V, p. 221.

40 *Ibidem*, vol. V, p. 463, abril de 1667 (?).

41 Stock, *op. cit.,* vol. V, p. 229 (n).

rechazar la conclusión de que existía cierta conexión entre la ley y las necesidades de mano de obra de las plantaciones y lo extraño es que tan poca gente terminara en las colonias de ultramar.

Benjamín Franklin se opuso a este «vuelco en el Nuevo Mundo de los parias del Viejo», como al más cruel insulto jamás presentado por una nación a otra y preguntó: si Inglaterra justificaba su envío de convictos a las colonias, ¿no estarían éstas en situación de justificar un envío similar, a Inglaterra, de víboras?[42] No están muy claras las razones por las que Franklin se mostraba tan sensible. Aún cuando los convictos fueran duros delincuentes, el gran aumento de los *indentured servants* y emigrantes libres tendería a neutralizar la influencia de los convictos, al igual que si se derraman grandes cantidades de agua en un recipiente que contiene veneno. Sin convictos, el temprano desarrollo de las colonias australianas en el siglo XIX hubiera sido imposible. De todos modos, sólo unos pocos colonos eran tan susceptibles. La actitud general se resumía en esta declaración de un contemporáneo: «El trabajo de los convictos es más beneficioso en una colonia reciente, que lo pernicioso de sus vicios».[43] No había nada extraño en esta actitud. El gran problema en un país nuevo es el problema de la mano de obra, y el trabajo de los convictos, como Merivale señalara, era el equivalente de un obsequio gratuito del gobierno a los colonos, sin agobiar a estos últimos con los gastos de importación.[44] El gobernador de Virginia, en 1611, estaba dispuesto a recibir convictos eximidos de la pena de muerte como «una manera práctica de proveernos de hombres y no siempre de la peor clase de hombres».[45] Las Antillas estaban preparadas para aceptar todo, incluso la cría de Newgate y Bridewell, porque «ningún mal pájaro puede ser tan incorregible que no haya esperanzas de su adaptación aquí, y aún de su rehabilitación, cosa muy felizmente experimentada por algunos».[46]

42 Jernegan, *op. cit.,* p. 49.

43 J. D. Lang, *Transportation and Colonization,* Londres, 1837, p. 10.

44 Merivale, *op. cit.,* p. 125.

45 J. D. Butler, «British Convicts Shipped to American Colonies», *American Historical Review*, octubre de 1896, p. 25.

46 J. C. Jeaffreson (ed.), *A Young Squire of the Seventeenth Century. From the Papers (AD 1676-1686) of Christopher Jeaffreson*, Londres, 1878, vol. I, p. 258. De Jeaffreson a Poyntz, 6 de mayo de 1681.

Los disturbios políticos y civiles producidos en Inglaterra entre 1640 y 1740 aumentaron el suministro de *servants* blancos. Inconformistas políticos y religiosos pagaron su falta de ortodoxia con el destierro, la mayoría a las islas azucareras. Tal fue el destino de muchos de los prisioneros irlandeses de Cromwell, que fueron enviados a las Indias Occidentales.[47] Este procedimiento fue practicado tan tenazmente que se añadió un verbo activo a la lengua inglés: «barbadear» a una persona.[48] Montserrat se convirtió, en gran parte, en una colonia irlandesa,[49] y la pronunciación irlandesa todavía puede ser oída, con frecuencia, en muchas zonas de las Antillas Británicas. Los irlandeses, en cualquier caso, no eran buenos *servants*. Odiaban a los ingleses, siempre estaban dispuestos a ayudar a los enemigos de Inglaterra y, en la revuelta de 1689 de las Islas Leeward[50] ya podemos observar signos de esa indignación ardiente que, según Lecky, proporcionó a Washington algunos de sus mejores soldados.[51] Los vencidos en las campañas escocesas de Cromwell fueron tratados como lo habían sido anteriormente los irlandeses. Los escoceses llegaron a ser considerados «los trabajadores y soldados habituales en la mayor parte de tierras extranjeras».[52]

La intolerancia religiosa envió nuevos trabajadores a las plantaciones. En 1661 los cuáqueros que rehusaban tomar el juramento por tercera vez debían ser transportados a América; en 1664 se decretó el transporte a cualquier plantación, con excepción de Virginia o Nueva Inglaterra, o en su defecto el pago de una multa de cien libras, a las personas de más de dieciséis años de edad que incurriesen en el delito

47 Para el punto de vista de Cromwell, véase Stock, *op. cit.,* vol. I, p. 211. Cromwell a Lenthall, 17 de septiembre de 1649.

48 V. T. Harlow, *A History of Barbados, 1625-1685*, Oxford, 1926, p. 295.

49 J. A. Williamson, *The Caribee Islands Under the Proprietary Patents,* Oxford, 1926, p. 95.

50 *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol. XIII, p. 65. De Joseph Crispe a Col. Bayer, 10 de junio de 1689, desde St. Chistopher: «Además de los franceses, tenemos un enemigo todavía peor: los católicos irlandeses». En Montserrat, los irlandeses (tres a uno respecto a los ingleses) amenazaron con ceder la isla a los franceses (*ibidem*, p. 73, 27 de junio de 1689). El gobernador Codrington, de Antigua, prefería confiar la defensa de Montserrat a los pocos ingleses y a sus esclavos que a la «dudosa fidelidad» de los irlandeses *(ibidem*, 31 de julio de 1689, p. 112-113). Desarmó a los irlandeses en Nevis y los mandó a Jamaica *(ibidem,* 15 de agosto de 1689, p. 123).

51 H. J. Ford, *The Scotch-Irish in America*, Nueva York, 1941, p. 208.

52 *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol. V, p. 495. Petición de Barbados, 5 de septiembre de 1667.

de agruparse en cantidad superior a cuatro personas por motivos de religión.[53] Muchos de los rebeldes de Monmouth[54] fueron enviados a Barbados, con orden de ser retenidos como *servants* durante diez años. Los prisioneros eran adjudicados por tandas a los cortesanos favoritos, quienes obtenían jugosos beneficios del tráfico, en el que, según se afirma, participaba la propia reina.[55] Un procedimiento similar fue adoptado después de las revueltas jacobinas del siglo XVIII.

El transporte de los *servants* blancos muestra los horrores de la «Travesía Media» en sus verdaderas dimensiones, no como algo desusado o inhumano sino como parte de la época. Los emigrantes eran hacinados como sardinas. Según Mittelberger, a cada *servant* se le adjudicaba un lecho de dos pies de ancho y seis pies de largo.[56] Los botes eran pequeños, el viaje largo, la comida era mala como consecuencia de la falta de refrigeración y la enfermedad resultaba inevitable. Una petición elevado al Parlamento en 1659 describe cómo setenta y dos *servants* habían sido encerrados bajo cubierta durante todo un viaje de cinco semanas y media, «entre los caballos, para que, con el calor y el humo de los trópicos, sus almas desfallecieran».[57] Abusos inevitables se introducían en el sistema. Fearon se conmovió ante «el horrible cuadro del sufrimiento humano que formaba este sepulcro viviente» de un barco emigrante en Filadelfia.[58] Pero las condiciones, incluso para los pasajeros libres, no eran mucho mejores en aquellos días y el comentario de una dama de clase alta, que describe un viaje desde Escocia hasta las Antillas en un barco lleno de *indentured servants*, debe servirnos para desechar cualquier idea de que los horrores del barco esclavista eran causados por el hecho de que las víctimas eran negros. «Es imposible creer», escribe la dama, «que la naturaleza humana pudiera ser tan depravada, como para tratar, por tan pequeña ganancia, de tal manera a las criaturas de su propia especie».[59]

---

53 Stock, *op. cit.,* vol. I, p. 288 (n), p. 321 (n), p. 327.

54 Rebelión de 1685 dirigida a derrocar a Jacobo II. [N. del E.]

55 Harlow, *op. cit.*, pp. 297-298.

56 Mittelberger, *op. cit.*, p. 19.

57 Stock, *op. cit.,* vol. I, p. 249, 25 de marzo de 1659.

58 Geiser, *op. cit.*, p. 57.

59 E. W. Andrews (ed.), *Journal of a Lady of Quality; Being the Narrative of a Journey from Scotland to the West Indies, North Carolina and Portugal, in the years 1774-1776*, New Haven, 1923, p. 33.

El transporte de *servants* y convictos generó poderosos intereses en Inglaterra. Cuando se creó el Consejo Colonial en 1661, uno de sus deberes más importantes era el control del tráfico de *indentured servants*. En 1664 se designó una comisión, encabezada por el hermano del Rey, para que examinara y diera cuenta de la exportación de *servants*. En 1670 se rechazó un acta que prohibía el transporte a ultramar de prisioneros ingleses; también quedó sin efecto otro proyecto de ley contra el robo de niños. En el transporte de los reos, toda una jerarquía, desde secretarios de Corte y severos jueces hasta carceleros y cuidadores, insistía en participar de los despojos.[60] Se ha hecho creer que fue el sentimiento de humanidad por sus compatriotas y por los hombres de su mismo color lo que dictó la preferencia del colono por el esclavo negro.[61] No hay rastros de este sentimiento de humanidad en los registros de la época, por lo menos en lo que se refiere a las colonias de plantación y a la producción comercial. Se evadía todo trámite tendente a registrar a los *servants* emigrantes y a regularizar el procedimiento de transporte, lo que equivaldría a reconocer plenamente la legalidad del sistema. Los principales comerciantes y los funcionarios públicos estaban implicados en esta práctica. La pena por robo de personas era la picota, pero no se toleraban los abucheos de los espectadores. La única oposición que existía provenía de las masas. Bastaba señalar con el dedo a una mujer en las calles de Londres y llamarla *spirit* para que se iniciara una gresca.

Ésta era la situación en Inglaterra cuando Jeffreys llegó a Bristol durante su viaje occidental para terminar con los restos de la rebelión de Monmouth. Jeffreys ha pasado a la posteridad como un «carnicero», delegado tiránico de un rey arbitrario. Su visita legal se halla registrada en los libros de texto como los «sangrientos assizes».[62] Un solo rasgo lo redime, Jeffreys afirmó que había llegado a Bristol con un cepillo para barrer la ciudad hasta dejarla limpia; su ira cayó sobre los secuestradores que infestaban las más altas instancias municipales. Los comerciantes y los jueces acostumbraban a distorsionar la ley para aumentar el número de reos que podían ser transportados a las plantaciones azucareras que ellos mismos poseían en las Indias Occidentales. Solían aterrorizar a

60 Jeaffreson, *op. cit.*, vol. II, p. 4.

61 J. A. Doyle, *English Colonies in America –Virginia, Maryland, and the Carolines*, Nueva York, 1889, p. 387.

62 Los *assizes* son las audiencias penales de Inglaterra y Gales. Fueron abolidos en 1971. [N. del E.]

los pequeños delincuentes con la perspectiva de la horca y luego los inducían a apelar para que se les concediera el transporte. Jeffreys se presentó ante el alcalde, quien, ataviado con pieles y condecoraciones, iba a sentenciar a un ratero al destierro en Jamaica. Lo obligó, ante el gran asombro de los dignos ciudadanos de Bristol, a ocupar el banquillo de los acusados como un reo común, para que se declarara o no culpable y lo arengó en su lenguaje característico: «Señor Alcalde, quiero decir Secuestrador, que usted es, además de un viejo juez de paz [...] Como si no le conociera, a este pillo... se va a la taberna y por una pinta de vino generoso y comienza a contratar *servants* para mandarlos a las Indias. ¡Un pillo secuestrador! Le cortaré las orejas antes de irme de la ciudad [...] Secuestrador, quiero decir señor, si no fuera por el respeto hacia la espada que está sobre su cabeza, lo mandaría a Newgate, pillo secuestrador. Usted es peor que el ladronzuelo que está allí [...] Oigo por aquí que el negocio del secuestro está muy solicitado. Uno se puede desembarazar de un bribón o de un traidor, con sólo mandarlo a la plantación del Señor Alcalde en las Antillas». El alcalde fue multado con mil libras, pero aparte de la privación de dignidad y del temor que sentían sus corazones, los comerciantes no perdieron nada; sus ganancias no fueron tocadas.[63]

De acuerdo con una de las interpretaciones, los insultos de Jeffreys fueron el resultado de la embriaguez y la demencia.[64] No es improbable que estuviera relacionado con una completa inversión del pensamiento mercantilista sobre la cuestión de la emigración, como resultado del desarrollo interno de la propia Gran Bretaña. Hacia finales del siglo XVII, el acento había mudado de la acumulación de metales preciosos como objetivo de la política económica nacional, al desarrollo doméstico de la industria, la promoción del empleo y el estímulo de las exportaciones. Los mercantilistas sostenían que la mejor manera de reducir los costes, y en consecuencia competir con otros países, era pagar sueldos bajos, lo que venía asegurado por una gran población. El temor a la superpoblación de comienzos del siglo XVII, fue sucedido por el temor a una disminución de la población hacia mediados del mismo siglo. La condición esencial de la colonización, la emigración del país natal,

---

63 MacInnes, *op. cit.*, pp. 164-165; S. Seyer, *Memoirs Historical and Topographical of Bristol and its Neighbourhood*, Bristol, 1811-1823, vol. II, p. 531; R. North, *The Life of the Rt. Hon. Francis North, Baron Guildford*, Londres, 1826, vol. II, pp. 24-27.

64 Seyer, *op. cit.*, vol. II, p. 532.

contrariaba ahora el principio de que el interés nacional exigía una gran población. Sir Josiah Child negó que la emigración a América hubiera debilitado a Inglaterra, pero tuvo que admitir que al sostener su teoría se hallaba en una minoría de posiblemente uno en un millar, mientras se adhería, por otra parte, a la opinión general que afirmaba que «todo lo que tiende a disminuir la población de una nación tiende a empobrecerla».[65] El desusado humanitarismo de Jeffreys parece menos raro y puede ser atribuido más bien a consideraciones económicas que espirituales. Sus patrocinadores, la Familia Real, habían ya concedido su patronazgo en la Compañía Real Africana y en el tráfico de esclavos negros. Para obtener el excedente de población que se necesitaba para poblar las colonias en el Nuevo Mundo, los británicos se habían dirigido a África y hacia 1680 ya tenían evidencias positivas, en Barbados, de que los africanos satisfacían las necesidades de producción mejor que los europeos.

El estatus de estos *servants* empeoró progresivamente en las colonias de plantación. La servidumbre, que originalmente fue producto de una relación libre personal basada en un contrato voluntario por un período definido de servicio, a cambio del transporte y la manutención, tendió a resolverse en una relación de propiedad que aseguraba un control de variada extensión sobre los cuerpos y las libertades de la persona durante el servicio, como si ésta fuera un objeto.[66] Eddis, que escribía en la víspera de la Revolución, halló que los *servants* se lamentaban «bajo un cautiverio peor que el egipcio».[67] En Maryland la servidumbre se convirtió en una institución que se aproximaba, en ciertos aspectos, a la esclavitud de bienes.[68] Se dijo de Pensilvania que «no importa cuán bondadosamente puedan haber sido tratados en casos particulares, o cuán voluntariamente puedan haber entrado en la relación, en tanto clase y una vez comprometidos, los *indentured servants* eran, temporalmente, bienes».[69] En las plantaciones azucareras de Barbados, los *servants* pasaban su tiempo «trabajando en los molinos y atendiendo los hornos, o cavando en esta isla abrasadora, sin nada más con lo que

65 *Cambridge History of the British Empire*, vol. I, pp. 563-565.

66 Ballagh, *op. cit.*, p. *75.*

67 MacCormac, *op. cit.*, p. 75.

68 *Ibidem*, p. 111.

69 C. A. Herrick, *White Servitude in Pennsylvania*, Filadelfia, 1926, p. 3.

alimentarse (a pesar de sus duras tareas) que raíces de patatas, sin bebida alguna que no fuera el agua en la cual lavaban tales raíces, además del pan y las lágrimas de sus propias aflicciones. Eran continuamente comprados y vendidos de un colono a otro; o apropiados como caballos o bestias por las deudas de sus amos; recibían latigazos como delincuentes en los potros de tortura por el solo placer de sus patrones y dormían en pocilgas peores que las de los cerdos en Inglaterra [...]».[70] Como concluye el profesor Harlow, el peso de la evidencia prueba de forma incontestable que las condiciones bajo las cuales era procurado y utilizado el trabajo del «blanco» en Barbados eran «persistentemente severas, ocasionalmente deshonrosas y generalmente difamantes para el nombre de Inglaterra».[71]

El oficialismo inglés opinaba, sin embargo, que la servidumbre no era algo tan malo y que el *servant* de Jamaica lo pasaba mejor que el granjero de Inglaterra. «Es un lugar tan agradable para el comercio como cualquier parte del mundo. No es tan odioso como se lo representa».[72] Pero existía una cierta susceptibilidad acerca de este asunto. Los Lores del Comercio y las Plantaciones se opusieron en 1676 al uso de la palabra «servidumbre» como una indicación de cautiverio y esclavitud; sugirieron, en su lugar, «servicio».[73] Este cambio no afectó a la institución. Se tenía la esperanza de que los *servants* blancos se vieran libres de los azotes que tan liberalmente eran prodigados sobre sus camaradas negros.[74] No tuvieron esa fortuna. Desde que se los contrataba por un periodo limitado, el colono tenía menos interés en cuidar de su bienestar que en cuidar del de los negros que eran *servants* perpetuos y, por lo tanto, «las pertenencias más útiles» de una plantación.[75] Eddis encontró a los negros «casi siempre en circunstancias más confortables que el miserable europeo, sobre el que el rígido colono ejerce una inflexible severidad».[76] Los *servants* eran considerados por los colonos

70 Stock, *op. cit.*, vol. I, p. 249.

71 Harlow, *op. cit.*, p. 306.

72 Stock, *op. cit.*, vol. I, p. 250, 25 de marzo de 1659.

73 *Calendar of State Papers, Colonial Series,* vol. IX, p. 394, 30 de mayo de 1676.

74 Sir W. Beasant, *London in the Eighteenth Century*, Londres, 1902, p. 557.

75 *Calendar of State Papers*, Colonial Series, vol. V, p. 229: «Report of Comittee of Council for Foreign Plantations», agosto de 1664 (?).

76 G. S. Callender, *Selections from the Economic History of the United States, 1765-1860,* Nueva York, 1909, p. 48.

como «basura blanca» y se los clasificaba como trabajadores, igual que a los negros. «Ninguna de esas colonias pudo o podrá jamás alcanzar alguna mejora considerable sin una buena provisión de *servants* blancos y negros», declaró el Consejo de Montserrat en 1680.[77] En una sociedad europea en la que la subordinación se consideraba esencial, en la que Burke podía referirse a las clases trabajadoras como «miserable ganado» y Voltaire como «canalla» y en la que Linguet condenaba al trabajador únicamente al uso de su fuerza física porque «todo estaría perdido cuando se diera cuenta de que tenía una mente»,[78] en una sociedad semejante, no era necesario buscar apologías para la condición del *servant* blanco en las colonias.

Dafoe afirmaba torpemente que el *servant* blanco era un esclavo.[79] No lo era. La pérdida de libertad del *servant* era de duración limitada, mientras que el negro era esclavo durante toda su vida. El estatus del *servant* no podía transmitirse a su descendencia; los hijos de los negros heredaban el estatus de la madre. El amo en ningún momento tenía control absoluto sobre la persona y la libertad de su *servant* como lo tenía sobre su esclavo. El *servant* tenía derechos, limitados pero reconocidos por ley e insertados en un contrato. Gozaba, por ejemplo, de un derecho limitado a la propiedad. En la práctica legal, la noción del *servant* como un objeto de propiedad nunca fue más allá del concepto de patrimonio personal y nunca alcanzó el grado de bien o patrimonio real. Las leyes en las colonias mantenían esta rígida distinción y oponían severas penas a la cohabitación entre razas. El *servant* podía aspirar, al final de su contrato, a un trozo de tierra, aunque, como Wertenbaker señala con referencia a Virginia, no era un derecho legal,[80] y las condiciones variaban de colonia en colonia. El siervo en Europa podía, por consiguiente, esperar una temprana libertad en América que, como aldeano, no podía lograr. Los *servants* liberados se convertían en pequeños granjeros hacendados, que se establecían en las tierras apartadas, constituyendo una fuerza democrática en una sociedad de grandes propietarios aristocráticos de plantaciones: eran los pioneros en la expansión hacia Occidente. Fue por ello que Jefferson en Norteamérica,

---

77 *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol. X, p. 574, 13 de julio de 1680.

78 H. J. Laski, *The Rise of European Liberalism*, Londres, 1936, pp. 199, 215, 221.

79 Daniel Defoe, *Moll Flanders*, Londres, edición Abbey Classics, s/f, p. 71.

80 T. J. Wertenbaker, *The Planters of Colonial Virginia*, Princeton, 1922, p. 61.

como Saco en Cuba, propiciaron la introducción de *servants* europeos en lugar de esclavos africanos, tendiendo así hacia la democracia más que a la aristocracia.[81]

La institución de la servidumbre de los blancos presentaba, no obstante, graves desventajas. Postlethwayt, un rígido mercantilista, sostenía que los trabajadores blancos de las colonias tenderían a rivalizar con la madre patria en las manufacturas. Era mejor que hubiera esclavos negros en las plantaciones que *servants* blancos en la industria, ya que esto alentaría las aspiraciones de independencia.[82] El abastecimiento, por otra parte, se tornaba cada vez más difícil y las necesidades de las plantaciones sobrepasaban la cifra de los convictos ingleses. Además, los comerciantes se veían envueltos en muchos procedimientos molestos y costosos, que resultaban de la actitud de personas que manifestaban su deseo de emigrar, aceptaban comidas y ropas como adelanto y luego presentaban una demanda por dilación.[83] Los *indentured servants* no podían ser obtenidos en cantidad suficiente para reemplazar a aquéllos que habían servido hasta el término del contrato. En las plantaciones, la fuga era fácil para el sirviente blanco y menos fácil para el negro, el cual, una vez libre, tendía a permanecer en su localidad por su propia defensa, ya que allí era bien conocido y era menos probable que fuera aprehendido como vagabundo o esclavo fugitivo. El sirviente esperaba su porción de tierra al finalizar su contrato; el negro, en un ambiente extraño, marcado por su color y sus rasgos e ignorante del lenguaje y maneras del hombre blanco, podía ser mantenido en un permanente divorcio de la tierra. Las diferencias raciales hacían más fácil justificar y racionalizar la esclavitud negra, exigir la obediencia mecánica propia de un buey de labranza o de un caballo de tiro, reclamar esa resignación y esa completa sujeción moral e intelectual que son la condición indispensable para hacer posible el trabajo del esclavo. Finalmente, y este era el factor decisivo, el esclavo negro era más barato. Con el dinero que costaba procurarse los servicios de un hombre blanco durante diez años

---

81 Herrick, *op. cit.*, p. 278.

82 *Ibidem*, p. 12.

83 *Calendar of State Papers, Colonial Series,* vol. V, p. 220: «Petition of Merchants, Planters and Masters of Ships trading to the Plantations», 12 de julio de 1664.

podía comprarse un negro para toda la vida.[84] Como afirmara el gobernador de Barbados, los colonos de ese lugar hallaron por experiencia que «tres negros trabajan mejor y más barato que un hombre blanco».[85]

Pero la experiencia con la servidumbre de los blancos había sido muy valiosa. El secuestro en África no tropezaba con las dificultades que se presentaban en Inglaterra. Los capitanes y los buques poseían la experiencia del tráfico de sirvientes para utilizarla en el de los esclavos negros. Bristol, centro del tráfico de sirvientes, se convirtió en uno de los principales centros del tráfico de esclavos. El capital acumulado por el primero financió al segundo. La servidumbre de los blancos fue la base histórica sobre la que se construyó la esclavitud de los negros. Los capataces de reos en las plantaciones se transformaron sin esfuerzo en capataces de esclavos. «En cantidades significativas», escribe el profesor Phillips, «los africanos fueron como recién llegados que se acomodaban en un sistema ya desarrollado».[86]

He aquí, pues, el origen de la esclavitud de los negros. La razón era económica, no racial; no tenía nada que ver con el color del trabajador, sino con los bajos costes de su trabajo. Comparado con el trabajo de los indios y de los blancos, el del esclavo negro era eminentemente superior. «En cada caso», escribe Bassett, refiriéndose a Carolina del Norte, «se trataba de la supervivencia del más apto. Tanto la esclavitud del indio como la del blanco eran derrotadas ante la fortaleza, la docilidad y la capacidad de trabajo del negro».[87] Los rasgos del hombre, su cabello, color y dentadura, sus características «sub-humanas», tan ampliamente comentadas, fueron sólo las posteriores racionalizaciones que se emplearon para justificar un simple hecho económico: que las colonias necesitaban trabajo y recurrían al trabajo de los negros porque era el más barato y el mejor. Esto no era una teoría, era una conclusión práctica que se deducía de la experiencia personal del colono. Éste hubiera ido a

---

[84] Harlow, *op. cit.*, p. 307.

[85] *Calendar of State Papers, Colonial Series,* vol. IX, p. 445, 15 de agosto de 1676.

[86] U. B. Phillips, *Life and labor in the Old South,* Boston, 1929, p. 25.

[87] J. S. Bassett, *Slavery and Servitude in the Colony of North Carolina*, Baltimore, 1896, p. 77. Sobre la docilidad de los esclavos negros, véase *infra*, pp. 286-295.

la Luna, si fuera necesario, para obtener mano de obra. África se hallaba más cerca que la Luna, más cerca aun que las regiones más populosas de India y de China. Pero su turno no había llegado aún.

La servidumbre de los blancos es de cardinal importancia para la comprensión del desarrollo del Nuevo Mundo y del lugar de los negros en ese desarrollo. Destruye completamente el viejo mito de que los blancos no podían resistir el esfuerzo del trabajo manual en el clima del Nuevo Mundo y que, por esta razón y solamente por esta razón, el poderío europeo había recurrido a los africanos. El argumento es completamente insostenible. Un dictamen de Mississippi pretenderá que «solamente los negros y las mulas pueden arrostrar al sol en el mes de julio». Pero los blancos arrostraron el sol durante más de cien años en Barbados y los salzburgueses de Georgia negaron con indignación que el cultivo del arroz fuese dañino para ellos.[88] Las islas del Caribe están ubicadas dentro de la zona tropical, pero su clima es más benigno que tropical, la temperatura raramente excede los 30 grados, aunque permanece uniforme durante todo el año, y además se hallan expuestas a los serenos vientos que llegan del mar. La insoportable humedad de un día de agosto en algunas partes de los Estados Unidos no tiene equivalencia en las islas. Más aún, únicamente el extremo sur de Florida, en Estados Unidos, es realmente tropical y sin embargo el trabajo negro floreció en Virginia y Carolina. Las regiones sureñas de Estados Unidos no son más cálidas que el sur de Italia o España y Tocqueville se preguntaba, ¿por qué el europeo no podría trabajar allí tanto como en aquellos dos países?[89] Cuando Whitney inventó su desmotadora de algodón, esperaba confiadamente que el algodón llegaría a ser producido por la mano de obra libre en pequeñas granjas y así, en efecto, sucedió.[90] Donde el granjero blanco era desalojado, el enemigo no era el clima sino la plantación de esclavos; y el granjero blanco se movía hacia el oeste hasta que la expansión de las plantaciones lo obligaba a emprender de nuevo su viaje. En un escrito de 1857, Weston señala que el trabajo en los campos del extremo Sur y todas las tareas pesadas al aire libre en Nueva Orleans eran realizados por blancos, sin ninguna consecuencia desagradable. «Ninguna región de los bordes continentales

---

88 Flanders, *op. cit.*, p. 14.

89 Cairnes, *op. cit.*, p. 35 (n).

90 Callender, *op. cit.*, p. 764 (n).

del Golfo de México», escribió, «y ninguna de las islas que lo separan del océano, deben ser abandonadas a la barbarie de la esclavitud del negro».[91] En nuestra propia época, en la que hemos podido ser testigos de la desposesión de los negros del sur de EEUU por parte de los cultivadores y accionistas blancos y su emigración en masa hacia los climas más frescos de Detroit, Nueva York, Pittsburgh y otros centros industriales del norte, no podemos aceptar ya la cómoda racionalización de que el trabajo de los negros era utilizado en las plantaciones de esclavos debido a que el clima era demasiado riguroso para la constitución del hombre blanco.

La política colonial española vino caracterizada por una constante y firme emigración de los blancos pobres desde España hacia Cuba, en el extremo del dominio colonial español. Fernando Ortiz ha señalado un sorprendente contraste entre el papel del tabaco y del azúcar en la historia cubana. El tabaco era una industria de los blancos libres y se cultivaba intensamente en pequeñas granjas; el azúcar era una industria de esclavos negros, extensamente trabajada en grandes plantaciones. También comparó la libre industria cubana del tabaco con su contraparte esclavista en Virginia.[92] Lo que determinaba la diferencia no era el clima sino la estructura económica de las dos áreas. Si los blancos habían soportado el calor tropical de Cuba, también podían soportar el calor tropical de Barbados. En Puerto Rico, el jíbaro, como se llama al pobre campesino blanco, es todavía el tipo básico que demuestra, en palabras de Grenfell Price, cuán errónea es la creencia de que después de tres generaciones el hombre blanco no puede reproducirse en los trópicos.[93] Comunidades blancas similares han sobrevivido en el Caribe, en las islas de Saba y San Martín (Antillas Holandesas), desde los establecimientos más tempranos hasta nuestra época. Durante aproximadamente sesenta años, los colonos franceses han vivido en Santo Tomás no solamente como pescadores sino también como agricultores, llegando a formar, hoy en día, la «más vasta clase» independiente de granjeros en la isla.[94] Como concluye el doctor Price: «Parece que los blancos del norte pueden conservar un buen nivel durante generaciones

---

91 Cairnes, *op. cit.*, p. 36.

92 Ortiz, *op. cit.,* pp. 6, 84.

93 A. G. Price, *White Settlers in the Tropics*, Nueva York, 1939, p. 83.

94 *Ibidem*, pp. 83, 95.

en los ventosos trópicos si el lugar está libre de las peores enfermedades tropicales, si el beneficio económico es adecuado y si la comunidad está preparada para emprender trabajo físico duro».[95] Hace algo más de cien años, cierto número de emigrantes alemanes se estableció en Seaford, Jamaica. Todavía hoy sobreviven, sin signos visibles de deterioro, lo que contradice la creencia popular sobre las posibilidades de supervivencia del blanco del norte en los trópicos.[96] En resumen, dondequiera que la agricultura tropical se circunscribía a la base de la pequeña granja, los blancos no sólo sobrevivían sino que prosperaban. Donde los blancos desaparecían, la causa no era el clima sino el reemplazo de la pequeña granja por la gran plantación, con la consecuente demanda de una firme y vasta provisión de mano de obra.

La teoría climática de la plantación no es, pues, otra cosa que una racionalización. En un excelente ensayo sobre la cuestión, el profesor Edgar Thompson escribe: «No debe creerse que la plantación se origina en el clima. Es una institución política». Es, podríamos agregar, algo más: es una institución económica. La teoría climática «es parte de una ideología que racionaliza y naturaliza un orden social y económico ya existente y éste, en todas partes, parece ser un orden en el que existe un problema racial».[97]

La historia de Australia confirma este argumento. Casi la mitad de este continente isleño se halla dentro de la zona tropical. En parte de esta región tropical, en el Estado de Queensland, el azúcar es el cultivo principal. Cuando la industria comenzó a desarrollarse, Australia tuvo que elegir entre dos alternativas: trabajo de negros o trabajo de blancos. La comunidad inició el cultivo de azúcar de la manera habitual, con mano de obra negra importada de las islas del Pacífico. No obstante, se elevaron crecientes demandas que exigían una política australiana de mano de obra blanca; y en el siglo XX la inmigración no blanca fue prohibida. Es irrelevante considerar aquí que como resultado de esto los costes de producción del azúcar australiano son prohibitivos, que la industria es artificial y que sólo sobrevive detrás de la muralla china de la autarquía australiana. Australia estaba dispuesta a pagar un alto precio para poder

---

95 *Ibidem*, p. 92.

96 *Ibidem*, p. 94.

97 E. T. Thompson, «The Climate Theory of the Plantation», *Agricultural History*, enero de 1941, p. 60.

seguir siendo una tierra de hombres blancos. Lo que nos interesa aquí es que ese precio fue pagado de los bolsillos del consumidor australiano y no por la degeneración física del trabajador australiano.

El trabajo en la industria azucarera de Queensland se sirve hoy totalmente por blancos. «Queensland», escribe H. L. Wilkinson, «presenta el único ejemplo en el mundo de colonización europea en los trópicos a escala extensiva. Todavía más: nos muestra una gran población europea realizando todas las tareas de su civilización, desde el servicio más ínfimo y la más exigente de las labores manuales hasta la más alta forma de intelectualismo».[98] Hasta tal punto la ciencia ha desterrado la superstición, que los científicos australianos de hoy en día sostienen que la única condición para que los hombres y mujeres blancos puedan conservar la salud en los trópicos es que se dediquen a duros trabajos manuales. Donde así lo hicieron, como en Queensland, «el más riguroso examen científico», de acuerdo al Congreso Médico Australiano de 1920, «era incapaz de mostrar cualquier clase de cambios orgánicos en los residentes blancos, que pudieran servir para distinguirlos de los residentes de climas templados».[99]

La esclavitud de los negros no tuvo, pues, nada que ver con el clima. Su origen puede ser expresado en tres palabras: en el Caribe, azúcar; en el Continente, tabaco y algodón. Un cambio en la estructura económica producía un cambio en el abastecimiento de mano de obra. El hecho fundamental era «la creación de una organización económica y social inferior, de explotados y explotadores».[100] El azúcar, el tabaco y el algodón requerían la gran plantación y hordas de trabajadores baratos. De este modo, la pequeña granja del ex *servant* blanco contratado no tuvo posibilidades de sobrevivir. El tabaco de la pequeña granja de Barbados fue reemplazado por el azúcar de la gran plantación. El crecimiento de la industria azucarera en el Caribe fue la señal para una gigantesca desposesión del pequeño granjero. Barbados tenía, en 1645, 11.200 pequeños granjeros blancos y 5.680 esclavos negros; en 1667 había 745 propietarios de grandes plantaciones y 82.023 esclavos. En 1645 la isla

98 H. L. Wilkinson, *The World's Population Problems and a White Australia,* Londres, 1930, p. 250.

99 *Ibidem*, p. 251.

100 R. Guerra, *Azúcar y población en Las Antillas*, La Habana, 1935, p. 20.

tenía 18.300 blancos aptos para las armas, en 1667 solamente 8.300.[101] Los granjeros blancos fueron desapareciendo. Los colonos continuaron ofreciendo incentivos a los recién llegados, pero ya no podían ofrecer el incentivo principal, la tierra. Los sirvientes blancos preferían las otras islas donde podían aspirar a tener su porción de tierra, a la de Barbados, donde estaban seguros de que no iban a tener ninguna.[102] Desesperados, los colonos propusieron una legislación que impidiera que un terrateniente adquiriera más tierra, que obligara a los negros y sirvientes a usar prendas de algodón manufacturado en Barbados (¿qué opinarían los mercantilistas ingleses?), que proporcionara empleo a los pobres blancos y que impidiera que se les enseñara a los negros a traficar.[103] El gobernador de Barbados describió un lastimoso cuadro de esos ex *servants* en 1695. Sin carne fresca o ron, «ellos pueden ser dominados y usados como perros y esto, con el tiempo, hará sin duda emigrar toda la comunidad de la gente blanca». Lo único que sugería era dar a cada hombre blanco que poseyera dos acres de tierra el derecho de elegir miembros de la Asamblea. Los candidatos para la elección «daban a veces a las pobres y miserables criaturas un poco de ron, provisiones frescas y algunas cosas con las que pudieran nutrirse», con el fin de obtener sus votos; y las elecciones tenían lugar todos los años.[104] No es extraño que continuara el éxodo.

Los pobres blancos comenzaron sus viajes, disputándose el camino a lo largo del Caribe, desde Barbados a Nevis y Antigua y de allí hasta Guayana y Trinidad y por fin Carolina. Por todas partes eran perseguidos y desposeídos por la misma e inexorable fuerza económica: el azúcar. En Carolina, se vieron libres del algodón sólo durante cien años. Entre 1672 y 1708, los hombres blancos de Nevis disminuyeron en más de tres quintos, mientras que la población negra se multiplicó por

---

101 Williamson, *op. cit.*, pp. 157-158.

102 *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol. X, p. 503. Gobernador Atkins, 26 de marzo de 1680.

103 *Ibidem*, vol. VII, p. 141. Sir Peter Colleton al gobernador Codrington, 14 de diciembre de 1670. Una propuesta similar se dio en Jamaica en 1686. Se solicitó permiso para introducir la producción algodonera con el objetivo de dar empleos a los blancos pobres. La respuesta de las autoridades británicas de aduanas fue «cuanto más se apoyen las manufacturas de las colonias, menos dependerán de Inglaterra». F. Cundall, *The Governors of Jamaica in the Seventeenth Century*, Londres, 1936, pp. 102-103.

104 *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol. XIV, pp. 446-447. Gobernador Russell, 23 de marzo de 1695.

más del doble. Entre 1672 y 1727 los individuos blancos de sexo masculino de Montserrat disminuyeron en más de dos tercios, en el mismo período la población negra aumentó más de once veces.[105] «Cuanto más compran», decían los barbadenses, refiriéndose a sus esclavos, «más pueden comprar, porque en un año y medio ganarán, con la ayuda de Dios, tanto como lo que cuestan».[106] El Rey Azúcar había comenzado sus depredaciones, convirtiendo a las florecientes comunidades de pequeños granjeros en vastas factorías de azúcar propiedad de una camarilla de magnates capitalistas ausentes y trabajadas por una masa de proletarios foráneos. La economía de las plantaciones no dejaba lugar para los pobres blancos; el propietario o el administrador, un médico en las plantaciones más prósperas y posiblemente sus familias, eran suficientes. «Si pudiera suponerse», escribió Weston, «un estado constituido por abundantes plantaciones, la raza blanca no sólo se moriría de hambre, sino que sería literalmente estrujada hasta desaparecer».[107] Los colonos residentes, temerosos de la creciente desproporción entre blancos y negros, emitieron Leyes de Escasez [Deficiency Laws] para conminar a los propietarios ausentes, bajo pena de multas. Los absentistas preferían pagar las multas. Actualmente en las Antillas los pobres blancos sobreviven como los llamados «piernas rojas» de Barbados, pálidos, débiles y depravados como resultado de la promiscuidad, el fuerte ron, la comida insuficiente y la abstinencia de trabajo manual. Porque, como escribió Merivale, «en un país donde la esclavitud del negro prevalece extensamente, ningún blanco es activo».[108]

Era el triunfo, no de las condiciones geográficas, como pretende Harlow,[109] sino económicas. Las víctimas eran los negros en África y los pequeños granjeros blancos. El aumento de la riqueza de unos pocos blancos fue tan formidable como el aumento de la miseria de gran cantidad de negros. Los cultivos de Barbados en 1650, para un período de veinte meses, valían más de tres millones de libras, cerca de quince

---

105 C. S. S. Higham, *The Development of the Leeward Islands under the Restoration, 1660-1688*, Cambridge, 1921, p. 145.

106 Harlow, *op. cit.,* p. 44.

107 Callender, *op. cit.,* p. 762.

108 Merivale, *op. cit.*, p. 62.

109 Harlow, *op. cit.*, p. 293.

millones en moneda de 1945.[110] En 1666 se calculó que Barbados era diecisiete veces más rica de lo que había sido antes de plantarse azúcar. «Las casas eran, en 1643, mezquinas, con sólo las cosas necesarias, pero en 1666, artículos de plata, joyas y enseres domésticos redondeaban las 500.000 libras; sus edificios eran muy bellos y agradables, sus casas como castillos, sus almacenes de azúcar y cabañas de negros se divisaban desde el mar como otros tantos pequeños pueblos, cada uno defendido por su castillo».[111] El precio de la tierra subió por las nubes. Una plantación de quinientos acres que se vendió por 400 libras en 1640 alcanzó 7.000 libras sólo para una de sus mitades en 1648.[112] El patrimonio de cierto Capitán Waternan, que comprendía ochocientos acres, había sido en una ocasión dividido entre no menos de cuarenta propietarios.[113] Porque el azúcar era y es esencialmente una empresa capitalista que implica no sólo operaciones agrícolas sino también las etapas primarias del refinado. Un informe sobre las islas azucareras francesas declaraba que hacer diez toneles de azúcar requería un gasto tan grande en bestias de carga, molinos y utensilios como para hacer un centenar.[114] James Knight, de Jamaica, estimaba que se requerían cuatrocientos acres para poner en funcionamiento una plantación de azúcar.[115] Según Edward Long, otro colono e historiador de la isla, eran necesarias 5.000 libras para poner en marcha una pequeña plantación de trescientos acres capaz de producir de treinta a cincuenta toneles de azúcar por año; pero 14.000 libras para una plantación del mismo tamaño con una capacidad de producción anual de cien toneles.[116] Solamente podían existir dos clases en semejante sociedad: colonos ricos y esclavos oprimidos.

La moraleja se confirma al considerar la historia de Virginia, donde la economía de plantación no se basaba en el azúcar sino en el tabaco. Las investigaciones del profesor Wertenbaker han destruido la leyenda

110 *Ibidem,* p. 41.

111 *Calendar of the State Papers, Colonial Series*, vol. V, p. 529: «Some Observations on the Island of Barbadoes», 1667.

112 Harlow, *op. cit.*, p. 41.

113 *Ibidem*, p. 43.

114 Merivale, *op. cit.*, p. 81.

115 F. W. Pitman, «The Settlement and Financing of British West India Plantations in the Eighteenth Century» en *Essays in Colonial History by Students of C. M. Andrews*, New Haven, 1931, p. 267.

116 *Ibidem*, pp. 267-269.

de que Virginia fue, desde el principio, un dominio aristocrático. A comienzos del siglo XVII, alrededor de dos tercios de los propietarios no poseía ni esclavos ni *indentured servants*. El poderío de la colonia residía en el elevado número de sus hacendados blancos. Las condiciones empeoraron cuando el mercado de tabaco fue devorado por la competencia española y los virginianos solicitaron airados que se hiciera algo con «esas pequeñas plantaciones inglesas de las islas salvajes de las Antillas» a través de las cuales llegaban a Inglaterra grandes cantidades de tabaco español.[117] Con todo, aunque los precios continuaron bajando, las exportaciones de Virginia y Maryland aumentaron más de seis veces entre 1663 y 1699. La explicación está en dos palabras: esclavos negros; los costes de producción bajaron. Los esclavos negros, que constituían un vigésimo de la población en 1670, eran un cuarto en 1730. La esclavitud, de ser un factor insignificante en la vida económica de la colonia, se había convertido en la verdadera base sobre la que se estableció. Contrariamente a lo que sucedía en Barbados, en Virginia había todavía lugar para el pequeño granjero, pero la tierra le resultaba inútil si no podía competir con la mano de obra esclava. Así fue expulsado tanto el campesino de Virginia, como el de Barbados. «La Virginia que había sido anteriormente en gran medida la tierra del pequeño granjero, se había convertido en la tierra de los Amos y los Esclavos. No había allí lugar para nada más».[118]

Toda la historia futura del Caribe no es más que una continuación de este proceso. Este fue más temprano en las islas británicas y francesas que en las españolas, donde se postergó hasta el advenimiento de la diplomacia del dólar de nuestra época. Bajo capital estadounidense hemos sido testigos de la transformación de Cuba, Puerto Rico y la República Dominicana en grandes factorías de azúcar (aunque la gran plantación, especialmente en Cuba, no era desconocida bajo el régimen español) con sus dueños en el extranjero y operadas con trabajadores foráneos según el modelo de las Indias Occidentales Británicas. El hecho de que este proceso tenga lugar con trabajo libre y en áreas nominalmente independientes (con excepción de Puerto Rico) nos ayuda a considerar en su verdadera magnitud, la primera importación de mano de obra de esclavos negros en el Caribe británico: la primera fase en la

117 *Calendar of the State Papers, Colonial Series*, vol. I, p. 79. Gobernador Sir Francis Wyatt y el municipio de Virginia, 6 de abril de 1626.

118 Wertenbaker, *op. cit.*, pp. 59, 115, 122-123, 131, 151.

historia de la plantación. En palabras del profesor Phillips, el sistema de la plantación «dependía menos de la esclavitud de lo que la esclavitud dependía de él [...] El sistema de plantación formó, por así decirlo, la estructura industrial y social del gobierno [...], mientras que la esclavitud fue un código de leyes escritas redactado para ese propósito».[119]

Donde la plantación no se desarrolló, como en la industria tabacalera de Cuba, el trabajo del negro era raro y el trabajo del blanco era predominante. La sección liberal de la población cubana abogaba declaradamente por el cese del tráfico de esclavos negros y por la introducción de inmigrantes blancos. Saco, portavoz de los liberales, solicitaba la inmigración de trabajadores «blancos y libres, de todas partes del mundo, de todas las razas, con tal de que tuvieran cara blanca y trabajaran honestamente».[120] El azúcar derrotó a Saco. Fue la plantación de azúcar, con su base servil, la que retardó la inmigración blanca en la Cuba del siglo XIX como ya la había desterrado en la Barbados del siglo XVII y en el Santo Domingo del siglo XVIII. No hay azúcar, no hay negros. En Puerto Rico, que se desarrolló relativamente tarde como economía de plantación genuina y donde, antes del régimen americano, el azúcar jamás dominó las vidas y pensamientos de la población, como lo hiciera en otras regiones, los pobres campesinos blancos sobrevivieron y los esclavos negros nunca excedieron el catorce por ciento de la población.[121] Saco deseaba «blanquear» la estructura social cubana.[122] La esclavitud del negro ennegreció esa estructura a lo largo del Caribe mientras la sangre del negro enrojecía el Atlántico y sus dos playas. ¡Es extraño que un artículo como el azúcar, tan dulce y necesario para la existencia humana, haya tenido que ocasionar semejantes crímenes y derramamiento de sangre!

Después de la emancipación, los colonos británicos pensaron en la inmigración de los blancos, incluso de los convictos. El gobernador de la Guayana Británica escribió en términos claros, en 1845, acerca de los

---

119 R. B. Vance, *Human Factors in Cotton Culture: A Study in the Social Geography of the Americam South*, Chapel Hill, 1929, p. 36.

120 J. A. Saco, *Historia de la esclavitud de la raza africana en el Nuevo Mundo y en especial en los países América-Hispanos*, La Habana, 1938, vol. I, «Introducción», p. XXVIII. Introducción a cargo de Fernando Ortiz.

121 T. Blanco, «El prejuicio racial en Puerto Rico», *Estudios Afrocubanos*, vol. II, 1938, p. 26.

122 Saco, op. cit., p. XXX.

inmigrantes portugueses de Madeira.[123] Pero, aunque los portugueses llegaron en grandes cantidades, como lo atestigua, aún hoy, el gran número de ellos en Trinidad y Guayana Británica, preferían el comercio al por menor que el trabajo de las plantaciones. El gobernador de Jamaica fue algo más cauteloso en su opinión sobre los inmigrantes británicos e irlandeses. La enfermedad había aparecido, los salarios eran muy bajos; el experimento podía sólo ser parcialmente útil si se producía un aumento inmediato de la población de trabajadores pero la importación indiscriminada no era aconsejable.[124] Los inmigrantes europeos de San Cristóbal se quejaban lastimeramente de su destino y rogaban que se les permitiera volver a su patria. «No existe el menor inconveniente, por parte nuestra, para permanecer en la isla ganándonos la vida honestamente haciéndonos gratos a nuestros empleadores con nuestro trabajo activo siempre que el clima nos favorezca, pero desgraciadamente no es así; y mucho tememos que si seguimos más tiempo en este injurioso clima cálido (las Indias Occidentales) la muerte será la consecuencia para la mayoría de nosotros [...]».[125]

No era el clima lo que se oponía al experimento. La esclavitud había creado la perniciosa tradición de que el trabajo manual era la divisa del negro y su esfera de influencia. El primer pensamiento del esclavo negro después de la emancipación fue el de abandonar las plantaciones, allí donde pudiera hacerlo y establecerse por propia cuenta donde pudiera obtener alguna tierra. Los trabajadores blancos de las plantaciones no hubieran podido existir en una sociedad en la que estuvieran al lado de los campesinos negros. Los blancos hubieran prosperado si se hubieran alentado las pequeñas granjas. Pero la abolición de la esclavitud no significó la destrucción de la plantación de azúcar. La emancipación de los negros y la falta de adecuación de los trabajadores blancos volvieron a poner al colono azucarero en la posición en que se había hallado en el siglo XVII. Todavía necesitaba mano de obra. Anteriormente se

123 «Immigration of Labourers into the West Indian Colonies and the Mauritius», en *Parliamentary Papers*, v. II, p. 60, 26 de agosto de 1846. Henry Light a Lord Stanley, 17 de septiembre de 1845: «Como trabajadores son inestimables, como ciudadanos están entre los mejores, y rara vez son llevados ante la justicia o la policía».

124 *Papers Relative to the West Indies, 1841-1842, Jamaica-Barbados*, p. 18. C. T. Metcalfe a Lord John Russell, 27 de octubre de 1841.

125 «Immigration of Labourers into the West Indian Colonies and the Mauritius», en *Parliamentary Papers*, v. III. William Reynolds a C. A. Fitzroy, 20 de agosto de 1845.

había vuelto de los indios hacia los blancos y luego hacia los negros. Ahora, privado de su negros, recurría de nuevo a los blancos y luego a los indios, esta vez a los indios de Oriente. La India acabó por reemplazar a África; entre 1833 y 1917, Trinidad importó 145.000 indios de Oriente y la Guayana Británica 238.000. La estructura era la misma para las otras colonias del Caribe. Entre 1854 y 1883, 39.000 indios fueron introducidos en Guadalupe; entre 1853 y 1924, más de 22.000 trabajadores de las Indias Orientales Holandesas y 34.000 de la India Británica fueron transportados a la Guayana Holandesa.[126] Cuba, ante la escasez de esclavos negros, adoptó el interesante experimento de usar los esclavos negros al lado de *coolies* chinos[127] obligados por contrato; después de la emancipación recurrieron a las abultadas muchedumbres de Haití y de las Indias Occidentales Británicas. Entre 1913 y 1924 Cuba importó 217.000 trabajadores de Haití, Jamaica y Puerto Rico.[128] Lo que Saco escribió hacía cien años era todavía cierto, sesenta años después de la abolición de la esclavitud en Cuba.

La esclavitud de los negros fue, por lo tanto, sólo una solución, en ciertas circunstancias históricas, del problema de mano de obra en el Caribe. El azúcar significaba trabajo; en ocasiones ese trabajo lo realizaban los esclavos; otras veces lo hacían los hombres nominalmente libres; unas veces eran negros, otras eran blancos o morenos o amarillos.

---

126 La procedencia de los datos es I. Ferenczi, *International Migrations*, Nueva York, 1929, vol. I, pp. 506-509, 516-518, 520, 534, 537.

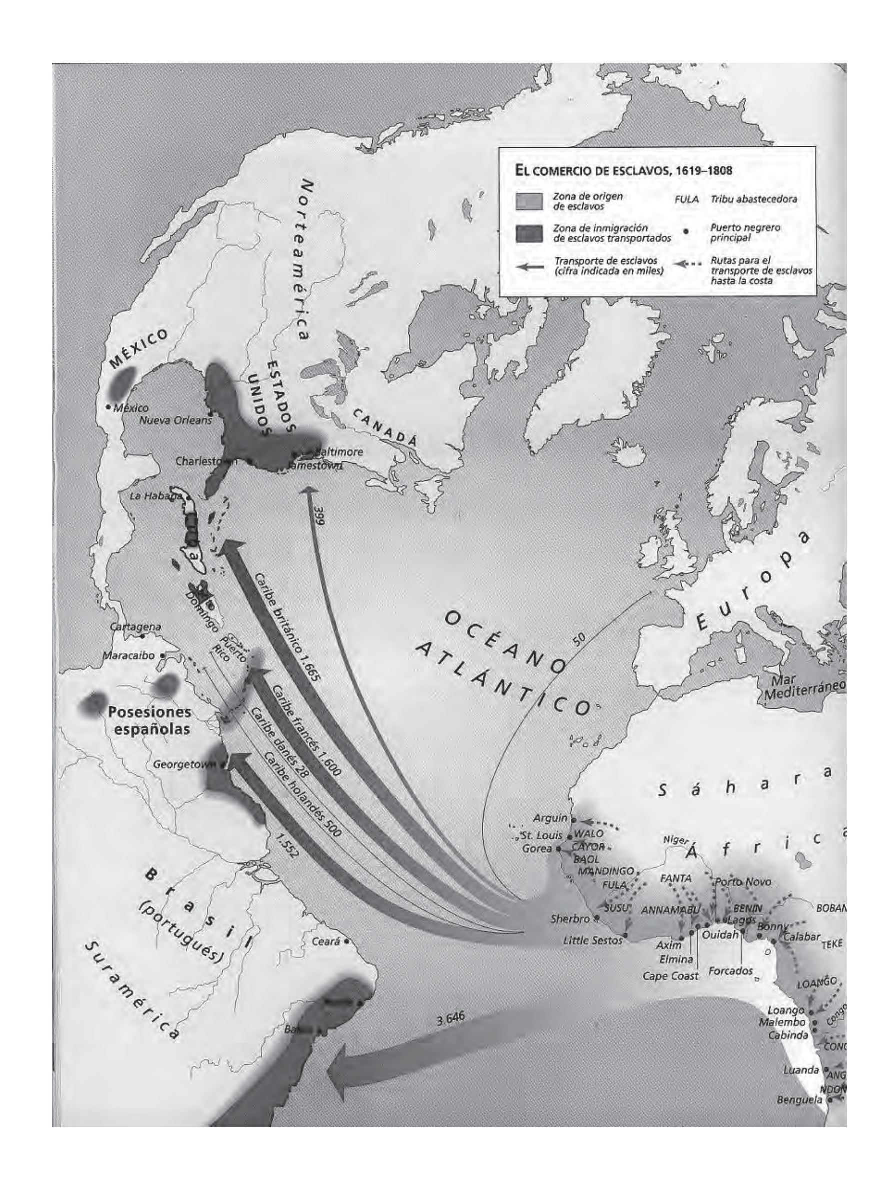
127 La siguiente tabla ilustra el uso de mano de obra china en las plantaciones de azúcar cubanas:

Plantaciones	*Negros*	*Chinos*
Flor de Cuba	409	170
San Martín	452	125
El Progreso	550	40
Armonía	330	20
Santa Rosa	300	30
San Rafael	260	20
Santa Susana	632	200

La última plantación era ciertamente cosmopolita; el grupo de esclavos incluía 34 nativos de Yucatán. Estos datos han sido tomados de J. G. Cantero, *Los Ingenios de la Isla de Cuba*, La Habana, 1857. Hubo cierta oposición a la mano de obra china, con el argumento de que aumentaba la heterogeneidad de la población. «¿Y qué se pierde con eso?» fue la réplica. *Anales de la Real Junta de Fomento y Sociedad Económica de La Habana*, La Habana, 1851, p. 187.

128 Ferenczi, *op. cit.*, vol. I, p. 527

La esclavitud no implicaba, de ningún modo, en ningún sentido científico, la inferioridad de los negros. Sin ella, el gran desarrollo de las plantaciones de azúcar del Caribe, entre 1650 y 1850, hubiera sido imposible.


EL COMERCIO DE ESCLAVOS, 1619–1808
Zona de origen de esclavos
Zona de inmigración de esclavos transportados
Transporte de esclavos (cifra indicada en miles)
FULA Tribu abastecedora
Puerto negrero principal
Rutas para el transporte de esclavos hasta la costa
Norteamérica
MÉXICO
ESTADOS UNIDOS
CANADÁ
México
Nueva Orleans
Charleston
Baltimore
Jamestown
La Habana
Domingo
Puerto Rico
Cartagena
Maracaibo
Posesiones españolas
Georgetown
Brasil (portugués)
Suramérica
Ceará
Bahía
399
Caribe británico 1.665
Caribe francés 1.600
Caribe danés 28
Caribe holandés 500
1.552
3.646
50
OCÉANO ATLÁNTICO
Europa
Mar Mediterráneo
Sáhara
África
Niger
Arguín
St. Louis
Gorea
WALO
CAYOR
BAOL
MANDINGO
FULA
SUSU
FANTA
ANNAMABU
Porto Novo
BENIN
Lagos
Sherbro
Little Sestos
Axim
Elmina
Cape Coast
Ouidah
Forcados
Bonny
Calabar
TEKE
LOANGO
Loango
Malembo
Cabinda
Luanda
Benguela

2. El desarrollo del tráfico de esclavos negros

Los esclavos negros fueron «la fuerza y el músculo de este mundo occidental».[1] La esclavitud de los negros exigió el tráfico de esclavos negros. Por lo tanto, la preservación y la mejora del comercio con África, se convirtió en «un asunto de la más alta importancia para este reino y para las plantaciones que a él pertenecen».[2] Y así siguió siendo, hasta 1783, un objetivo principalísimo de la política exterior británica.

La primera expedición inglesa de tráfico de esclavos fue la de Sir John Hawkins en 1562. Como tantas empresas isabelinas fue una expedición de filibusterismo que contrariaba el arbitraje papal de 1493 que hacía de África un monopolio portugués. Los esclavos obtenidos fueron vendidos a los españoles en las Antillas. El tráfico esclavista inglés mantuvo un carácter desganado y poco definido hasta el establecimiento de las colonias británicas en el Caribe y la introducción de la industria azucarera. Cuando finalizaron, hacia 1660, los levantamientos políticos y sociales del periodo de la Guerra Civil, Inglaterra estaba lista para lanzarse decididamente sobre una rama del comercio cuya importancia para sus colonias de azúcar y tabaco en el Nuevo Mundo empezaba ya a ser apreciada plenamente.

De acuerdo con las normas económicas de la monarquía de los Estuardo, el tráfico de esclavos fue confiado a una compañía monopolista, la *Company of Royal Adventurers*, que comerciaba con África y que

1 *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol. V, p. 167. Renatus Enys al secretario Bennet, 1 de noviembre de 1663.

2 C. Whitworth (ed.), *The Political and Commercial Works of Charles Davenant*, Londres, 1781, vol. V, p. 146.

fue encomendada a esta labor en 1663 para un periodo de mil años. El Conde de Clarendon fue el portavoz del común entusiasmo de la época, cuando declaró que la Compañía «podía ser considerada, en la promoción del comercio de Inglaterra, como un modelo digno de ser equiparado al de cualquier otra compañía, aun aquella de las Indias Orientales».[3] Esta predicción optimista no se realizó, como resultado, principalmente, de pérdidas e inconvenientes causados por la guerra con los holandeses y en 1672 se creó una nueva compañía, la *Royal African Company*.

La política del monopolio, de cualquier modo, permaneció intacta y provocó determinada resistencia en dos sectores: los comerciantes costeros, que luchaban para quebrar el monopolio de la capital y los colonos en sus tierras, que pedían el libre comercio de negros, vociferando con tantas ganas como lo harían ciento cincuenta años más tarde al oponerse al libre comercio del azúcar. El sector intelectual mercantilista se hallaba, en este asunto, dividido. Postlethwayt, muy prolífico escritor mercantilista, quería la compañía, toda la compañía y nada más que la compañía.[4] Joshua Gee ponía el énfasis en la frugalidad y el buen manejo del comerciante privado.[5] Davenant, uno de los economistas y expertos financieros más hábiles de su tiempo, se opuso, primeramente, al monopolio;[6] y más tarde cambió de parecer, aduciendo que otras naciones consideraban necesarias las compañías organizadas y que la compañía habría de «ocupar el lugar de una academia, para adiestrar un número indefinido de personas en el conocimiento regular de todos los asuntos relacionados con las distintas ramas del comercio africano».[7]

La acción contra el monopolio fue sucintamente expresada por los comerciantes libres (o intrusos, como se les llamaba entonces) que se dirigían a la Cámara de Comercio en 1711. El monopolio significaba

---

3 G. F. Zook, *The Company of Royal Adeventurers trading into Africa*, Lancaster, 1919, pp. 9, 16.

4 M. Postlethwayt, *Great Britain's Commercial Interests Explained and Improved*, Londres, 1759, vol. II, pp. 148-149, 236; Postlethwayt, *The African Trade, the Great Pillar and Support of the British Plantation Trade in North America*, Londres, 1745, pp. 38-39; Postlethwayt, *The National and Private Advantages of the African Trade Considered*, Londres, 1746, pp. 113, 122.

5 J. Gee, *The Trade and Navigation of Great britain Considered*, Glasgow, 1750, pp. 25-26.

6 Whitworth, *op. cit.*, vol. II, pp. 37-40.

7 *Ibidem*, vol. V, pp. 140-141. Merece la pena leer todo el ensayo: «Reflections upon the Constitution and Management of the African Trade».

lo siguiente: las compras que los manufactureros británicos realizaban para vender en la costa de África, el control de los barcos empleados en el tráfico de esclavos, la venta de los negros a las plantaciones, la importación de los productos de las plantaciones, «este gran círculo del comercio y la navegación» del cual dependía el medio de vida, directo e indirecto de muchos miles, estaría bajo el control de una sola compañía.[8] Los colonos, a su vez, se quejaban de la calidad, los precios y las entregas irregulares y rehusaban pagar sus deudas a la compañía.[9]

No había nada de raro en esta oposición al monopolio del comercio de esclavos. Monopolio era una palabra fea, que despertaba recuerdos de la tiranía política de Carlos I, aunque ningún «comerciante libre» de la época podía haber tenido la menor idea de las visiones, todavía más feas, que la palabra habría de conjurar ciento cincuenta años después cuando fue asociada con la tiranía económica del colono azucarero de las Indias Occidentales. En cualquier caso, en la última década del siglo XVII la corriente económica se dirigía decididamente contra el monopolio. En 1672 el comercio del Báltico se abrió y el monopolio de la Compañía del Este fue derrocado. Una de las consecuencias más importantes de la Gloriosa Revolución de 1688 y de la expulsión de los Estuardo fue el ímpetu que todo ello dio al principio del libre comercio. En 1698 la Compañía Real Africana perdió su monopolio; el derecho al libre comercio de esclavos fue reconocido como un derecho fundamental y natural de los ingleses. En el mismo año los *Merchants Adventurers* de Londres fueron privados de su monopolio sobre el comercio exportador de telas. Un año después el monopolio de la Compañía Muscovy fue abolido y el comercio con Rusia fue declarado libre. Sólo un detalle hacía diferente la libertad acordada en el comercio de esclavos de la libertad acordada en otras ramas del comercio: la mercancía era el hombre.

La Compañía Real Africana era impotente frente a la competencia de los comerciantes libres. Pronto tuvo que declararse en bancarrota y pasó a depender de subsidios parlamentarios. En 1731 abandonó el

---

8 E. Donnan (ed.), *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America*, Washington, DC, 1930-1935, vol. II, pp. 129-130.

9 *Ibidem*, vol. I, p. 265. Se ha calculado que en 1681 esas deudas ascendían a 271.000 libras. E. D. Collins, *Studies in the Colonial Policy of England, 1672-1680* (Informe anual de la American Historical Association), 1900, p. 185.

tráfico de esclavos y se limitó al comercio de marfil y polvo de oro. En 1750 se estableció una nueva organización, la llamada Compañía de Comerciantes, que operaba con África y que contaba con un consejo de nueve directores, tres de ellos provenientes de Londres, Bristol y Liverpool. De los traficantes de esclavos inscritos en 1755, 237 pertenecían a Bristol, 147 a Londres y 89 a Liverpool.[10]

Con el libre comercio y las crecientes demandas de las plantaciones azucareras, el volumen del tráfico de esclavos británico se elevó enormemente. La Compañía Real Africana transportó, entre 1680 y 1686, un promedio anual de 5.000 esclavos.[11] En los primeros nueve años de tráfico libre, sólo los comerciantes de Bristol embarcaron 160.950 negros a las plantaciones azucareras.[12] En 1760, 146 buques partieron de los puertos británicos con destino a África, con una capacidad para 36.000 esclavos;[13] en 1771, el número de barcos había aumentado a 190 y el número de esclavos a 47.000.[14] La importación a Jamaica, desde 1700 hasta 1786, fue de 610.000 y se ha estimado que la importación total de esclavos a todas las colonias británicas entre 1680 y 1786 fue de más de dos millones.[15]

Pero el tráfico de esclavos fue más que un medio para lograr un fin, fue también un fin en sí mismo. Los traficantes ingleses proveían los trabajadores necesarios no sólo a sus propias plantaciones sino también para aquellas de sus rivales. El aliento que así se daba a los extranjeros era contrario no sólo al sentido común sino también al estricto mercantilismo, pero, en la medida en que este tráfico de esclavos con el exterior se refería a las colonias españolas, tenía cierta justificación. España fue siempre, hasta el siglo XIX, un país dependiente de los extranjeros en lo que concernía a sus esclavos, ya fuese porque se adhería al arbitraje papal que la excluía de África, o porque carecía del capital y de las mercancías necesarias para el tráfico de esclavos. El privilegio de suministrar estos esclavos a las

---

10 J. Latimer, *Annals of Bristol in the Eighteenth Century*, Bristol, 1893, p. 271.

11 Higham, *op. cit.*, p. 158.

12 Latimer, *op. cit.*, p. 272.

13 Anónimo, *Some Matters of Fact relating to the present sate of the African Trade*, Londres, 1720, p. 3.

14 Pitman, *The Development of the British West Indies, 1700-1763*, New Haven, 1917, p. 67.

15 *Ibidem*, pp. 69-70, 79.

colonias españolas, denominado «Asiento de negros», se convirtió en uno de los trofeos más codiciados y amargamente disputados de la diplomacia internacional. Los mercantilistas británicos defendieron el tráfico, legal o ilegal, con las colonias españolas, tanto en lo que se refiere a los negros como a las mercancías manufacturadas, como algo de un valor notable, ya que los españoles pagaban en moneda y así aumentaba el suministro de dinero en metálico a Inglaterra. El abastecimiento de esclavos a las colonias francesas no tenía una justificación de ese tipo. En este caso era claro que existía un choque de intereses entre el traficante de esclavos británico y el colono azucarero británico, de la misma manera que el comercio de exportación de maquinaria inglesa, después de 1825, condujo a un conflicto de intereses entre los cargadores británicos y los productores británicos.

El colono azucarero estaba en lo cierto y el traficante de esclavos se equivocaba. Pero en la primera mitad del siglo XVIII esto sólo lo advirtieron los más sagaces. Postlethwayt condenó el Asiento de 1713 como escandaloso y ruinoso, como un reemplazo de la substancia por la sombra: «Difícilmente podría haberse ideado un tratado tan poco beneficioso para la nación».[16] Durante los nueve meses de la ocupación británica de Cuba en la Guerra de los Siete Años, fueron introducidos 10.700 esclavos, lo que constituía un sexto de las importaciones desde 1512 hasta 1763 y más de un tercio de las las importaciones desde 1763 hasta 1789.[17] Cuarenta mil negros fueron introducidos en Guadalupe por los británicos en tres años de la misma guerra.[18] El Comité del Consejo Privado de 1788 prestó especial atención al hecho de que, de la exportación británica anual de esclavos desde África, dos tercios eran consignados a extranjeros.[19] Durante todo el siglo XVIII, según Bryan Edwards, los traficantes británicos proporcionaron a los colonos

16 Postlethwayt , *op. cit.*, vol. II, pp. 479-480. Véanse también las pp. 149-151, 154-155.

17 H. H. S. Aimes, *A History of Slavery in Cuba, 1511 to 1868,* Nueva York, 1907, pp. 33, 269.

18 W. E. H. Lecky, *A History of England in the Eighteenth Century*, Londres, 1892-1920, vol. II, p. 244.

19 *Reports of the Lords of the Comittee of Privy Council appointed for the consideration of all matters relating to Trade and Foreign Plantations, 1788.* Sexta parte, pruebas de Messrs. Baillie, King, Camden y Hubbert. Los siguientes datos provienen del mismo informe (cuarta parte, núm. 4 y núm. 15, suplemento núm. 6 y documentos recibidos desde la fecha del informe) y dan cuenta de la extensión del comercio de re-exportación:

azucareros de Francia y España medio millón de negros, justificando sus dudas sobre «el buen juicio y la política de esta rama del comercio africano».[20] Gran Bretaña era no sólo el más importante país en el comercio de esclavos de todo el mundo; también se había convertido, según la frase de Ramsay, en «el honorable portador de los esclavos» de sus rivales.[21]

La historia de este aumento en el tráfico de esclavos es principalmente la historia del surgimiento de Liverpool. El primer buque de tráfico de esclavos, de Liverpool, una modesta embarcación de treinta toneladas, partió para África en 1709. Éste fue el primer paso en un camino que, hacia fines de siglo, ganó para esta ciudad la distinción de ser el puerto más grande de cuantos participaban en el tráfico de esclavos del Viejo Mundo. Al principio el progreso fue lento. La ciudad estaba más interesada en el negocio de contrabando con las colonias españolas y el comercio de tabaco. Pero, según un historiador de la ciudad, pronto se abrió paso gracias a su política de reducción de gastos al mínimo, lo que le permitió vender más barato que sus rivales ingleses y continentales. En 1730 tenía quince barcos dedicados al tráfico de esclavos; en 1771 esta cantidad se había multiplicado por siete. La proporción de barcos de esclavos con respecto al total que pertenecían al puerto era

---

Colonia	Años	Importaciones	Re-exportaciones
Jamaica	1784-1787	37,841	14,477
St. Kitts	1778-1788	2,784	1,769
Dominica	1784-1788	27,553	15,781
Granada	1784-1792	44,712	31,210

De acuerdo con Dundas, las importaciones de las Indias Británicas Occidentales sumaron 74.000 libras en 1791, y las re-exportaciones, 34.000 libras. *Cobbett's Parliamentary History of England*

20 B. Edwards, *The History, Civil and Commercial of the British Colonies in the West Indies*, Londres, 1801, vol. I, p. 299.

21 J. Ramsay. Un manuscrito en su poder contiene todas sus actividades en pos de la abolición de la trata de esclavos. «Memorial on the Supplying of the Navy with Seamen», Rhodes House Library, Oxford, 1787.

de algo más de un 1 por ciento en 1709; la undécima parte en 1730; un cuarto en 1763; un tercio en 1771.[22] En 1795 Liverpool gestionaba cinco octavos del tráfico británico de esclavos y tres séptimas partes de todo el tráfico esclavista europeo.[23]

Los «horrores» del «Viaje de Ida» fueron objeto de cierta exageración. Los responsables de ello fueron, en gran medida, los abolicionistas británicos. Algo en las invectivas acumuladas por estos hombres sobre un comercio que en esos días se tornaba cada vez menos provechoso y menos vital para Inglaterra suena a ignorancia, o a hipocresía, o a ambas cosas. Un colono de las Antillas recordó cierta vez al Parlamento que no quedaba bien que el representante electo de un país que se había embolsado las ganancias del tráfico de esclavos estigmatizara a este tráfico como un delito.[24] La época que había presenciado tan alta mortalidad entre los *indentured servants* no veía ninguna razón para tener escrúpulos por la mortalidad entre los esclavos; tampoco difería fundamentalmente la explotación de los esclavos en las plantaciones de la explotación del campesino feudal o del tratamiento que recibía el pobre en las ciudades europeas.

Los motines y los suicidios eran, obviamente, mucho más frecuentes en los barcos de esclavos que en otras embarcaciones; y el tratamiento brutal, así como las más grandes restricciones sobre los movimientos de

---

22 W. Enfield, *An Essay towards the history of Leverpool,* Londres, 1774, p. 67.

23 Donnan, *op. cit.*, vol. II, p. 630. El progreso de Liverpool puede verse en esta tabla.

Año	**Liverpool**	**Londres**	**Bristol**
1720	21	60	39
1753	64	13	27
1771	107	58	23

Entre 1756 y 1786, Bristol envió 588 barcos a África y Liverpool, 1.858; entre 1795 y 1804, Liverpool mandó 1.099 naves, Londres, 155 y Bristol, 29. Los datos de 1720 provienen de *Some Matters of Fact*, *op. cit.,* p. 3; los demás, de MacInnes, *op. cit.*, p. 191.

24 *Cobbet's Parliamentary Debates* (*Parl. Deb.* a partir de ahora), vol. IX, p. 127. George Hibbert, 16 de marzo de 1807.

los esclavos, deben haber contribuido, sin duda, a aumentar su mortalidad. Pero las causas fundamentales de esta elevada mortalidad en los barcos de esclavos, así como en los barcos que transportaban sirvientes contratados y aun pasajeros libres, deben ser buscadas primordialmente en las epidemias, que eran el resultado inevitable de los largos viajes y de la dificultad para preservar los alimentos y el agua, y, en segundo lugar, en la práctica de sobrecargar los buques. El único propósito de los comerciantes de esclavos era tener sus cubiertas «bien llenas de negros».[25] No es raro leer acerca de una embarcación de 90 toneladas, que llevaba 390 esclavos, o de una de 100, que transportaba 414.[26] Las investigaciones de Clarkson en Bristol revelaron que una chalupa de veinticinco toneladas se destinaba al transporte de sesenta seres humanos y que otra de sólo once toneladas llevaba treinta esclavos.[27] El espacio asignado para cada esclavo en la travesía del Atlántico medía cinco pies y medio de largo por dieciséis pulgadas de ancho. Apretados como «filas de libros en los estantes», según la expresión de Clarkson, encadenados de dos en dos, pierna derecha con pierna izquierda, mano derecha con mano izquierda, cada esclavo tenía menos lugar que un hombre en un ataúd. Era como transportar ganado negro y cuando no se obtenían negros suficientes, se llevaba ganado.[28] El propósito del traficante de esclavos era la ganancia y no la comodidad de sus víctimas; así, una modesta medida sugerida en 1788 para regular el transporte de esclavos de acuerdo con la capacidad de la embarcación, ocasionó una fuerte protesta por parte de los traficantes. «Si se lleva a cabo la alteración», escribió un traficante, «dañará el comercio, así que espero que Vd. se ocupe de ello cuando aún es tiempo».[29]

---

25 Correspondencia de Robert Bostock, patrón marinero y comerciante, con otras personas, en la que da detalles del comercio de esclavos con barcos de Liverpool en las Indias Occidentales, 1789-1792, MS. vol., Liverpool Public Library. Bostock al capitán James Fryer, 17 de julio de 1790.

26 MacInnes, *op. cit.*, p. 202.

27 T. Clarckson, *History of the Rise, Progress, and Accomplishment of the Abolition of the African Slave Trade by the British Parliament*, Londres, 1839, p. 197.

28 Donnan, *op. cit.,* vol. I, p. 132. La Compañía de Guinea a Francis Soane, 9 de diciembre de 1651.

29 Periódicos de los barcos de esclavos de Liverpool *(Bloom* y otros); con correspondencia y precios de la venta de esclavos, MS. vol., Liverpool Public Library. Bostock to Knowles, 19 de junio de 1788.

El diario de un tratante de esclavos durante su residencia en África, admite: «No he encontrado en los diversos países de Inglaterra, Irlanda, América, Portugal, el Caribe, Cabo Verde, las Azores o cualquier otro lugar en que haya estado [...], ningún lugar en el que pudiera aumentar mi fortuna tan rápidamente como éste en el que ahora vivo». El dinero hacía al hombre. El pródigo que volvía a sus lares con las manos vacías tenía que contentarse con el nombre común de «el mulato recién llegado de Guinea». Si, en cambio, volvía con sus bolsillos bien rellenos de oro, «ese preciso detalle oculta todas las otras deficiencias; entonces será Vd. recibido por montones de amigos de todas clases que se abalanzarán para esperar sus órdenes. Entonces será Vd. conocido por el nombre de "el caballero africano" en las casas de los hombres distinguidos y se tomará nota de sus relatos como si fueran los de la expedición de Cristóbal Colón a América».[30]

Alrededor de 1730 en Bristol se estimaba que, en un viaje afortunado, las ganancias sobre una carga de aproximadamente 270 esclavos alcanzaban siete u ocho mil libras, con independencia de los beneficios obtenidos con el marfil. El mismo año, el beneficio neto de una carga «mediocre» que llegó en deficientes condiciones, fue de 5.700 libras.[31] En Liverpool no eran infrecuentes las ganancias de cien por cien y un viaje dio un beneficio líquido de por lo menos el trescientos por ciento. El *Lively*, equipado en 1737 con un cargamento por un valor de 1.307 libras, volvió a Liverpool con productos coloniales y billetes de cambio por un total de 3.080 libras, sin incluir cargamentos de algodón y azúcar a recibir más tarde. El *Ann*, otro buque de Liverpool, partió en 1751 con pertrechos y cargamento por un valor de 1.604 libras; en total, el viaje produjo 3.287 libras de ganancia neta. Un segundo viaje en 1753 produjo 8.000 libras sobre un cargamento y pertrechos por un total de 3.153 libras.[32]

Un escritor del siglo XVIII estimó el valor en moneda de los 303.737 esclavos transportados en 878 buques de Liverpool entre 1783 y 1793, en más de quince millones de libras. Deduciendo las comisiones y otros

30 E. Martin (ed.), *Journal of a Slave Dealer. A view of some Remarkable Axcedents in the Life of Nics. Owen on the Coast of Africa and America from the year 1746 to the year 1757*, Londres, 1930, pp. 77-78, 97-98.

31 Latimer, *op. cit.*, p. 144-145.

32 A. P. Wadsworth y J. de L. Mann, *The Cotton Trade and Industrial Lancaster*, Manchester, 1931, pp. 228-229.

descuentos y el costo del pertrecho de los buques y la manutención de los esclavos, concluyó que el promedio de la ganancia anual era de más del treinta por ciento.[33] Los estudiosos modernos tienden a reprochar a los observadores contemporáneos su indebida exageración. Pero aún tomando en cuenta los cálculos reducidos del profesor Dumbell, el beneficio neto del *Enterprise* en 1803, estimado sobre los costes del equipo y del cargamento, era del 38 por ciento, mientras que el del *Fortune*, en 1803, por un cargamento de pobres esclavos, era del 16 por ciento.[34] También con esas estimaciones tan reducidas, la ganancia en 1802 del *Lotter* fue de treinta y seis libras por esclavo, la del *Enterprise* de dieciséis libras y la del *Fortune* de cinco. Se calcula que el tráfico de esclavos en general significaba, por aquella época y sólo tomando en consideración la ciudad de Liverpool, una ganancia neta de 300.000 libras anuales. Con respecto al mucho menos provechoso comercio de las Antillas, en la ciudad solía decirse que si un barco de cada tres llegaba a puerto, no se perdía nada, mientras que si llegaban dos se ganaba bien. Por lo general sólo un buque de cada cinco se perdía.[35]

Semejantes ganancias parecen pequeñas e insignificantes cuando se las compara con el fabuloso cinco mil por ciento que la Compañía Holandesa de las Indias Orientales rindió en ocasiones durante el curso de su historia. Es incluso probable que las ganancias del tráfico de esclavos fueran más pequeñas que aquellas producidas por la Compañía Británica de las Indias Orientales. Sin embargo, este tipo de comercio era mucho menos importante que el tráfico de esclavos. La explicación reside en el hecho de que desde el punto de vista del mercantilismo, el comercio con la India era un mal negocio. Agotaba las reservas monetarias británicas para comprar mercancías innecesarias, lo que llevó a muchos en ese momento, a pensar que «hubiera sido una buena cosa para la cristiandad que el camino de la navegación a las Indias Orientales, vía Cabo de Buena Esperanza, no se hubiera descubierto jamás».[36] El tráfico de esclavos, por el contrario, era ideal si se tenía en cuenta que se realizaba por medio de mercaderías manufacturadas británicas

---

33 Donnan, *op. cit.*, vol. II, pp. 625-627.

34 *Ibidem*, vol. II, p. 631.

35 Latimer, *op. cit.*, p. 476; Wadsworth y Mann, *op. cit.*, p. 225.

36 Cita de Sir Thomas Mun, en J. E. Gillespie, *The influence of Oversea Expansion in England in 1700*, Nueva York, 1920, p. 165.

y estaba, en lo que se refiere a las colonias británicas, inseparablemente conectado con el comercio de las plantaciones, lo que permitía a Gran Bretaña ser independiente de los extranjeros para su abastecimiento de productos tropicales. Las enormes ganancias del comercio holandés de especias se basaban, por otra parte, en una severa restricción de la producción a fin de asegurar altos precios, mientras que el tráfico de esclavos creaba la industria británica en el país y la agricultura tropical en las colonias.

El «atractivo del meteoro africano»,[37] como lo llamó un historiador contemporáneo de Liverpool, se volvió, por lo tanto, inmensamente popular. Aunque gran parte del tráfico de esclavos en Liverpool era monopolizado por alrededor de diez grandes firmas, muchos de los pequeños barcos mercantes estaban equipados con abogados, tenderos, almacenistas, barberos y sastres. Las participaciones en las operaciones se subdividían, correspondiéndole a uno 1/8, a otro 1/15, a un tercero 1/32 de una participación y así sucesivamente. «Casi todos los hombres de Liverpool son comerciantes y el que no puede mandar un fardo mandará una caja de cartón [...], casi todas las clases de personas están interesadas en un cargamento de Guinea y esto influye en que haya tantos barcos pequeños».[38]

La compra de esclavos requería sentido de los negocios y aguda discriminación. Un negro de Angola era, proverbialmente, un objeto sin valor; los coromantinos (ashantis) de la Costa Dorada eran buenos trabajadores pero demasiado rebeldes; los mandingos del Senegal eran demasiado inclinados al robo; los eboes de Nigeria eran tímidos y desganados; los pawpaws o whydahs (Dahomey) eran los más dóciles y mejor dispuestos.[39] Los esclavos eran requeridos para arduos trabajos en el campo, por lo tanto las mujeres y los niños valían menos que los robustos ejemplares masculinos; las mujeres valían menos porque estaban sujetas a interrupciones en la tarea ocasionadas por la preñez; los niños

---

37 Donnan, *op. cit.*, vol. II, p. 627.

38 J. Wallace, *A General and Descriptive History of Ancient and Present State of the Town of Liverpool… together with a Circunstantial Account of the True Causes of its Extensive African Trade*, Liverpool, 1795, pp. 229-230. Para subdivisiones, véase Wadsworth y Mann, *op. cit.*, pp. 224-225.

39 Edwards, *op. cit.*, vol. II, pp. 72, 74, 87-89; J. Atkins, *A voyage to Guinea, Brasil, and the West-Indies*, Londres, 1735, p. 179. Para una presentación fiable del debate contemporáneo, véase M. J. Herskovits, *The Myth of the Negro Past*, Nueva York, 1941, pp. 34-50.

porque requerían ciertas atenciones hasta que pudieran valerse por sí mismos. Un comerciante de Liverpool advertía a sus agentes que no compraran esclavos herniados, idiotas o cualquiera de los que parecían tener «piernas de vieja araña».[40] Un poeta de las Antillas aconsejaba al traficante de esclavos fijarse si la lengua del esclavo era roja, si su pecho era ancho y si su vientre no era prominente.[41] Cómprelos jóvenes, aconsejaba un capataz de Nevis, «los viejos miran al trabajo como cosa dura porque nunca se los acostumbró a él, así que prefieren morir antes que trabajar y no sirven para nada [...]».[42]

Pero el tráfico de esclavos era siempre un negocio arriesgado. «El comercio africano», dice un escrito de 1795, «presenta siempre una perspectiva incierta; el tiempo de reclutamiento es precario; la extensión de la travesía es incierta; un barco puede estar parcial o totalmente averiado; la mortalidad puede ser elevada y es imposible anticipar la variedad de los incidentes que pueden presentarse».[43] Más aún, el cultivo del azúcar era una lotería. Las deudas de los colonos, sus quebrantos y sus peticiones de largos créditos ocasionaban muchos sinsabores a los negociantes. «Como Vd. sabe», escribía uno de ellos, «el rápido despacho es la vida del comercio; yo he pasado muchas horas de ansiedad este año y no me gustaría que se repitieran aunque tuviera el doble de ganancias».[44] Desde 1763 hasta 1778 los comerciantes de Londres evitaron toda conexión con los traficantes de esclavos de Liverpool, convencidos de que el tráfico de esclavos ocasionaba pérdidas; entre 1772 y 1778 se dijo que los negociantes de Liverpool perdieron 700.000 libras.[45] De treinta casas importantes que dominaban el tráfico de esclavos desde 1773, doce habían ido a la bancarrota hacia 1788; muchas

---

40 Correspondencia de Robert Bostock. Bostock a Fryer, enero de 1790; Bostock a Flint, 11 de noviembre de 1790.

41 W. Sypher, *Guinea´s Captive Kings, British Anti-Slavery Literature of the XVIIIth Century*, Chapel Hill, 1942, p. 170. En el mercado de Smithfield, los esclavos eran examinados de forma tan cuidadosa como el ganado, las cualidades más valoradas eran: altura, dientes sanos, miembros flexibles y ausencia de enfermedades venéreas. Atckins, *op. cit.*, p. 180.

42 E. F. Gay, «Letters from a Sugar Plantation in Nevis, 1723-1732», *Journal of Economic and Bussiness History*, noviembre de 1928, p. 164.

43 Donnan, *op. cit.*, vol. II, p. 626.

44 Correspondencia de Robert Bostock. Bostock a Cleveland, 10 de agosto de 1789.

45 T. Clarkson, *Essay on the Impolicy of the African Slave Trade*, Londors, 1788, p. 29.

otras habían soportado considerables pérdidas.[46] La Revolución Norteamericana interrumpió seriamente el tráfico. «Nuestro otrora extenso tráfico con África está paralizado», se lamentaba un diario de Liverpool en 1775. Con sus «intrépidos barcos abandonados e inútiles», los traficantes de esclavos de Liverpool se convirtieron en corsarios,[47] mientras aguardaban ansiosamente la vuelta de la paz, sin pensar que eran los testigos de los estertores mortales de una vieja época y el angustioso nacimiento de una nueva.

Con anterioridad a 1783, no obstante, todas las clases de la sociedad inglesa presentaban un frente unido en lo referente al tráfico de esclavos. La monarquía, el gobierno, la iglesia, la opinión pública en general, apoyaban el tráfico de esclavos. Había pocas protestas y éstas eran ineficaces.

La monarquía española impuso la moda que la realeza europea siguió luego hasta el fin. Las fortalezas palaciegas de Madrid y Toledo se edificaron con las sumas recibidas por la Corona española como pago de las licencias para el transporte de negros. En 1701 tuvo lugar un encuentro de los dos soberanos de España y Portugal, cuyo objeto era discutir el problema aritmético ocasionado por un contrato adjudicado a los portugueses por diez mil «toneladas» de negros.[48] La reina Cristina de España, a mediados del siglo XIX, participó abiertamente en el tráfico de esclavos a Cuba. Cuando la corte real de Portugal se trasladó a Brasil para evitar ser capturada por Napoleón, no halló hostil la atmósfera esclavista de su territorio colonial. Luis XIV apreciaba en toda su magnitud la importancia del tráfico de esclavos tanto hacia la Francia metropolitana como la Francia de ultramar. Los planes del Gran Elector para el engrandecimiento prusiano incluían el tráfico de esclavos africanos.[49]

---

46 W. Roscoe, *A General View of the African Slave Trade demostrating its Injustice and Impolicy*, Londres, 1788, pp. 23-24.

47 A. Mackenzie-Grieve, *The Last Years of the English Slave Trade*, Londres, 1941, p. 178.

48 F. Caravaca, *¡Esclavos! El hombre negro: Instrumento del progreso blanco*, Barcelona, 1933, p. 50.

49 Ésta era la Compañía Brandenburg, a veces llamada Compañía Emden. Constituida en 1682, estableció dos asentamientos en la costa africana e intentó, sin resultado, obtener dominios en las Indias Occidentales. Donnan, *op. cit.*, vol. I, pp. 103-104.

La expedición de Hawkins para el tráfico de esclavos fue botada con el patronazgo de la Reina Isabel. Ésta expresó la esperanza de que los negros no serían transportados sin que prestaran su libre consentimiento, pues de lo contrario el transporte «sería detestable y clamaría por la venganza del cielo contra los responsables». Pero existían tantas posibilidades de que el transporte de los negros se efectuara de manera democrática como de que se realizara un pacto colectivo. La Compañía de los *Royal Adventurers* y la Compañía Real Africana contaban, como sus nombres indican, con el patronazgo real y, en no pocas ocasiones, con inversiones procedentes de miembros de la familia real.[50] Según Wilberforce, Jorge III se opuso, más tarde, a la abolición[51] y grande fue el gozo de los traficantes de esclavos de Liverpool y de los colonos azucareros de Jamaica cuando el real Duque de Clarence, futuro Guillermo IV, «la emprendió a palos» contra la abolición,[52] atacando a Wilberforce y tratándolo de fanático o hipócrita.[53]

El gobierno británico, con anterioridad a 1783, fue uniformemente consistente a la hora del tráfico de esclavos. Los primeros grandes rivales fueron los holandeses, que monopolizaron el comercio del transporte de las colonias británicas. La amarga guerra comercial de la segunda mitad del siglo XVII entre Inglaterra y Holanda supuso a Inglaterra un gran esfuerzo para quebrar la red comercial que los holandeses habían tejido entre Inglaterra y sus colonias. «Lo que deseamos», dijo Monk con franqueza militar, «es tener más del comercio que ahora tienen los holandeses».[54] Ya fuese esto paz nominal o verdadera guerra, se mantuvo, durante treinta años, una suerte de guerra privada entre la Compañía Holandesa de las Antillas y la Compañía Real Africana.

---

50 Zook, *op. cit.*, pp. 11-12, 19.

51 R. I. y S. Wilberforce, *The Life of William Wilberforce*, Londres, 1838, vol. I, p. 343. Jorge III bromeó una vez con el abolicionista en un dique, cuchicheándole: «¿Qué tal van sus clientes negros, señor Wilberforce?». En 1804, Wilberforce escribió a Muncaster que «fue verdaderamente indigno ver, en la Casa de los Lores, a cuatro miembros de la familia real votando en contra de los esclavos, pobres, indefensos y sin apoyos». *Ibidem*, vol. III, p. 182, 6 de julio de 1804.

52 Correspondencia de Robert Bostock. Bostock a Fryer, 24 de marzo de 1792. El Duque recibió una vajilla como «humilde pero honroso testimonio de la gratitud del pueblo de Jamaica». G. W. Bridges, *The Annales of Jamaica*, Londres, 1828, vol. II, p. 263 (n).

53 *Parl. Hist.*, vol. XXX, p. 659, 11 de abril de 1793.

54 Andrews, *op. cit.*, vol. IV, p. 61.

La victoria de Inglaterra sobre Holanda la dejó cara a cara frente a Francia. La guerra anglo-francesa, colonial y comercial, fue la cuestión dominante en la historia del siglo XVIII. Era un conflicto entre mercantilismos rivales. La lucha se libraba en el Caribe, África, India, Canadá y en las orillas del Mississipi y se combatía por el privilegio de saquear la India y por el control de ciertas mercancías vitales y estratégicas: negros, azúcar y tabaco, pescado, pieles y repuestos navales. Las más importantes de estas áreas eran el Caribe y África;[55] de estas mercancías, las más importantes eran los negros y el azúcar. El único resultado notable fue el control del Asiento. Este privilegio le fue concedido a Inglaterra por el Tratado de Utrecht en 1713 como resultado de su victoria en la Guerra de Sucesión Española, lo que produjo regocijo popular en el país. Chatham se jactaba orgullosamente de que esta guerra con Francia le había dado a Inglaterra casi todo el control de la costa africana y del tráfico de esclavos.

Las asambleas coloniales molestaban con frecuencia a los traficantes de esclavos con la imposición de altos impuestos sobre los esclavos importados, en parte para acumular rentas y en parte por el temor que les infundía la creciente población de esclavos. Todas las leyes de ese tipo fueron frustradas por el gobierno de la madre patria ante la insistencia de los comerciantes británicos que se oponían a los impuestos sobre el comercio inglés. La Cámara de Comercio decidió en 1708 que era «absolutamente necesario que un comercio tan beneficioso para el reino fuera llevado a cabo en las mejores condiciones posibles. El buen abastecimiento de las plantaciones y las colonias con una cantidad suficiente de negros a precios razonables es, en nuestra opinión, el punto más importante a considerar».[56] En 1773 la Asamblea de Jamaica, con el fin de aumentar las rentas y reducir el temor a las rebeliones de esclavos, estableció un impuesto sobre cada negro importado. Los comerciantes de Londres, Liverpool y Bristol protestaron y la Cámara de Comercio condenó la ley como injustificable, impropia y perjudicial para el comercio británico. El gobernador fue ásperamente censurado por ser incapaz de detener los esfuerzos hechos para «obstaculizar y desalentar un tráfico tan beneficioso para la nación».[57]

---

55 C. M. Andrews, «AngloFrench Commercial Rivalry, 1700-1750», *American Historical Review*, abril de 1915, p. 546.

56 Donnan, *op. cit.*, vol. II, p. 45.

57 *H. of C. Sess. Pap., Accounts and Pappers, 1795-1796* (A&P), núm. 42, serie núm. 100, documento 848, pp. 1-21.

Más adelante, y a modo de consejo a los colonos azucareros, dijo: «En cada variación de nuestra administración de los asuntos públicos, en cada cambio de partidos, la política, con respecto a ese tráfico, ha sido la misma... En cada periodo de nuestra historia, en casi todas las variaciones de nuestra política, todas las secciones y categorías de los hombres de partido, aprobaron este mismo tráfico, votaron su promoción y lo consideraron como beneficioso para la nación».[58]

El Parlamento apreciaba la importancia de la esclavitud y del tráfico de esclavos para Gran Bretaña y sus plantaciones. En 1750 Horace Walpole escribió con desdén sobre «el Senado Británico, ese templo de la libertad y baluarte de la Cristiandad Protestante [...], que estudia los métodos para hacer más eficaz ese horrible tráfico de la venta de negros».[59] El Parlamento oyó en sus majestuosos salones muchos debates sobre la abolición y la emancipación, sus registros muestran a los denodados defensores con que contaban los traficantes y los propietarios de esclavos. Entre ellos estaba Edmund Burke. El campeón de la conciliación con América, fue un cómplice de la crucifixión de África. En 1772 se presentó en la Cámara de los Comunes un proyecto de ley para prohibir el control del Comité Africano por aquellos extraños que no estuvieran vinculados con el tráfico de esclavos. Burke protestó, no contra el tráfico de esclavos, sino contra la privación del derecho de voto a aquéllos que habían comprado legalmente ese derecho. Solamente unos pocos, sostenía, fueron inculpados. «¿No deberíamos imitar, más bien, el modelo que se nos presenta en las sagradas escrituras y, si nos encontramos con diez personas justas, respetar el conjunto? [...] No contrariemos entonces la sabiduría de nuestros antepasados, que consideraron y reconsideraron este tema, ni apliquemos a un monopolio lo que fue destinado para el libre comercio».[60] Bien podía Bristol participar en la admiración general hacia el gran liberal.

La Iglesia también apoyó el tráfico de esclavos. Los españoles vieron en éste una oportunidad para convertir a los herejes, y los jesuitas, los dominicos y los franciscanos estaban seriamente implicados en el cultivo

---

58 Add. MSS. 12433, British Museum, ff. 13, 19. Edward Law, 12 de mayo de 1792.

59 P. Cunningham (ed.), *The Letters of Horace Walpole*, Londres, 1891, vol. II, p. 197. A Sir H. Mann, 25 de febrero de 1750.

60 *Parl. Hist.*, vol. XVII, pp. 507-508, 5 de mayo de 1772.

del azúcar que significaba posesión de esclavos. Se cuenta la historia de un venerable patriarca de la Iglesia en Newport que invariablemente, el domingo siguiente a la llegada de un cargamento de esclavos a la costa, agradecía a Dios que «otro cargamento de criaturas oscuras había sido traído a una tierra en donde podían recibir el beneficio de la dispensación de los Evangelios».[61] Pero, en general, los colonos británicos se opusieron a que el cristianismo fuera impartido a sus esclavos. Ello los hacía más perversos e intratables y por lo tanto menos valiosos. También significaba instrucción en la lengua inglesa, lo que permitía que diversas tribus se reunieran y organizaran sediciones.[62] Había más razones para esta oposición. El gobernador de Barbados, en 1695, atribuía esta oposición a que los colonos no deseaban conceder a los esclavos el descanso dominical y de días festivos,[63] y en fecha tan tardía como 1823 la opinión pública británica fue sacudida por la negativa de los colonos ante una proposición para conceder a los negros un día de la semana con el objeto de permitir la abolición del mercado dominical de negros.[64] La Iglesia siguió, obedientemente, la consigna. La Sociedad para la Propagación del Evangelio prohibió la instrucción cristiana a sus esclavos en Barbados,[65] y marcó a sus nuevos esclavos con la palabra «Sociedad» para distinguirlos de aquellos que pertenecían a los laicos;[66] sus primeros esclavos fueron legados por Christopher Codrington.[67] Sherlock, más tarde obispo de Londres, aseguró a los colonos que «la Cristiandad y la aceptación del Evangelio no hacen la menor diferencia

61 R. Terry, «Some Old Papers relating to the Newport Slave Trade», *Bulletin of the Newport Historical Society*, julio 1927, p. 10.

62 *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol. X, p. 611: «Evidence of Barbado planters before the Lords of Trade and Plantations», 8 de octubre de 1680. Para una fuerte oposición a la idea de que los esclavos sólo podían comunicarse a través del idioma de sus dueños, véase Herskovits, *op. cit.*, pp. 79-81.

63 *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol. XIV, p. 448. Gobernador Russell, 23 de marzo de 1695.

64 Véase *infra*, p. 282-283. El gobernador de Barbados se opuso a la construcción de iglesias con el argumento de que permitir reunirse a los negros provocaría conspiraciones e insurrecciones. C. O. 28/98, Public Record Office, 4 de noviembre de 1823. Los dueños de las plantaciones justificaban su actitud con la excusa de que los misioneros introducirían peligrosas ideas en los esclavos, ideas subversivas respecto a la disciplina de la plantación.

65 Lecky, *op. cit.*, vol. II, p. 249.

66 Sypher, *op. cit.*, p. 14.

67 V. T. Harlow, *Chistopher Codrington*, Oxford, 1928, pp. 211, 215.

en lo que se refiere a la propiedad civil».[68] Tampoco imponía barrera alguna a la actividad clerical; por sus esfuerzos en favor del Asiento, al cual ayudó a imponerse durante su desempeño como plenipotenciario en Utrecht, el obispo Robinson, de Bristol, fue promovido al episcopado de Londres.[69] Las campanas de las iglesias de Bristol repicaron alegremente ante las noticias de que, por decisión del Parlamento, había sido rechazada la ley de Wilberforce de abolición del tráfico de esclavos.[70] El traficante de esclavos John Newton dio gracias en las iglesias de Liverpool por el éxito del último viaje, antes de su conversión, e imploró la bendición de Dios para el próximo. Estableció el culto público dos veces diarias sobre su buque, lo ofició personalmente y lo llevó en un diario de ayunos y oraciones, no para los esclavos sino para la tripulación. «Nunca pasé horas de divina comunión más dulces o frecuentes que en mis últimos dos viajes a Guinea».[71] El famoso cardenal Manning, del siglo XIX, era hijo de un rico comerciante de las Antillas, que traficaba con productos cultivados por esclavos.[72] Muchos misioneros hallaron provechoso expulsar a Belcebú por medio del propio Belcebú. Según el más reciente escritor inglés sobre el tráfico de esclavos, los misioneros «consideraban que la mejor manera de remediar el abuso sobre los esclavos negros era dar un buen ejemplo a los propietarios de plantaciones, teniendo ellos mismos esclavos y patrimonio; lograban así de un modo práctico la salvación de los colonos y la prosperidad de sus posesiones».[73] En las islas, los misioneros moravos adquirieron esclavos sin titubear; los baptistas, según narra un historiador con fina delicadeza, no permitían que sus predecesores reprobasen la posesión de esclavos.[74] El obispo de Exeter retuvo hasta el final sus 655 esclavos, por los cuales recibió una compensación de mas de 12.700 libras en 1833.[75]

---

68 Sypher, *op. cit.*, p. 65.

69 Latimer, *op. cit.*, p. 100.

70 *Ibidem*, p. 478.

71 S. H. Swinny, «The Humanitarism of the Eighteenth Century and its results», en F. S. Marvin (ed.), *Western Races and the World*, Oxford, 1922, pp. 130-131.

72 L. Strachey, *Eminent Victorians,* Londres, 1929, p. 3.

73 Mackenzie-Grieve*, op. cit.*, p. 162.

74 G. R. Wynne, *The Church in Greater Britain*, Londres, 1911, p. 120.

75 *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-1838, vol. 48. La cantidad exacta fueron 12.729,44 libras (pp. 19, 22).

Los historiadores de la Iglesia hacen una defensa complicada, dicen que la conciencia a la apreciación de las injusticias provocadas por la esclavitud despertó muy lentamente y que el apoyo de la esclavitud por parte de los clérigos «surgió simplemente de la falta de agudeza de la percepción moral».[76] No hay necesidad de presentar tales disculpas. La actitud del clérigo era la actitud del laico. El siglo XVIII, como cualquier otro siglo, no podía superar sus propias limitaciones económicas. Como sostenía Whitefield al apoyar la derogación de ese artículo de la Constitución de Georgia que prohibía la esclavitud, «es fácil demostrar que los países cálidos no pueden ser cultivados sin negros».[77]

El no conformismo de los cuáqueros no se extendió al tráfico de negros. En 1756 había ochenta y cuatro cuáqueros registrados como miembros de la compañía que traficaba en África, entre ellos las familias Barclay y Baring.[78] La trata de esclavos era una de las inversiones más lucrativas de los cuáqueros ingleses y también de los americanos y el nombre de un barco de esclavos, *El Cuáquero Complaciente*, recogido en Sierra Leona y proveniente de Boston,[79] simboliza la aprobación con la que era recibido el trafico de esclavos en los círculos cuáqueros. La oposición cuáquera al tráfico de esclavos apareció principalmente no en Inglaterra, sino en América y allí solo en las pequeñas comunidades rurales del Norte, independientes del trabajo de los esclavos. «Es difícil», escribe el doctor Gary, «evitar la suposición de que el rechazo al sistema esclavista estuvo confinado en un principio a un grupo que no obtenía ninguna ventaja directa de él, y en consecuencia asumía una actitud objetiva».[80]

La Armada quedó impresionada por el valor de las colonias de las Antillas y rehusó arriesgar o poner en peligro su seguridad. La estación de las Antillas era «la estación de los honores» y no pocos almirantes

---

76 Wynne, *op. cit.*, p. 120; C. J. Abeey y J. H. Overton, *The English Church in the Eighteenth Century*, Londres, 1878, vol. II, p. 107.

77 Abeey y Overton, *op. cit.*, vol. II, p. 106.

78 A. T. Gary, *The Political and Economic Relation of English and American Quakers, 1750-1785*, tesis de la Oxford University, 1935, p. 506. La copia consultada estaba en la Librery of Friends´ House, Londres.

79 H. J. Cadbury, *Colonial Quaker Antecedents to British Abolition os Slavery*, Friends´ House, Londres, 1933, p. I.

80 Gary, *op. cit.,* pp. 173-174.

fueron festejados por los propietarios de esclavos. Rodney se opuso a la abolición.[81] El Conde de St. Vincent alegaba que la vida en las plantaciones era para el negro un verdadero paraíso comparada con su existencia en África.[82] La abolición era una «maldita y endiablada doctrina, alimentada sólo por hipócritas».[83] Los galantes sentimientos del almirante no estaban enteramente divorciados de consideraciones más materiales. En 1837 recibió mas de 6.000 libras en compensación por la posesión de 418 esclavos en Jamaica.[84] La mujer de Nelson era de las Antillas y sus puntos de vista sobre el tráfico de esclavos eran inequívocos. «Fui educada en la buena escuela antigua y se me enseñó a apreciar el valor de nuestras posesiones de las Indias Occidentales y sus justos derechos no serán infringidos ni sobre el terreno ni en el Senado, mientras yo tenga un brazo para luchar en su defensa o una lengua para hacer oír mi voz contra la condenable doctrina de Wilberforce y sus hipócritas aliados».[85]

La esclavitud existía ante los propios ojos de los ingleses del siglo XVIII. Una moneda inglesa, la guinea, aún cuando era y es rara, tuvo su origen en el tráfico con África.[86] Un orfebre de Westminster hizo candados plateados para negros y perros.[87] El Salón de la Ciudad de Liverpool estaba adornado con bustos de negros y elefantes, emblemas del trafico de esclavos. La insignia y el equipo de los barcos esclavistas eran abiertamente exhibidos para su venta en los negocios y anunciados en los periódicos. Los esclavos eran públicamente vendidos en subastas.[88]

---

81 Véase Liverpool Papers, Add. MSS. 38227, British Museum, f. 202, para consultar una carta s/f del Lord Hawkesbury, presidente del Privy Council [Consejo de la Corona], al Lord Rodney, en la que muestra estar de acuerdo en usar sus poderes. Hawkesbury prometió «utilizarlos de la mejor manera para defender la isla de Jamaica y las demás islas de las Indias Occidentales, como también las defendió su Nobleza de forma gloriosa el memorable 12 de abril» y lamentó que un fuerte ataque de gota impidiera a Rodney «acudir al Parlamento y proporcionar apoyo a aquellos que tanto lo necesitan».

82 *Parl. Deb.*, vol. VIII, p. 669, 5 de febrero de 1807.

83 F. K. Klingberg, *The Anti-Slavery Movements in England*, New Haven, 1926, p. 127.

84 *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-1838, vol. 48. La cantidad exacta es 6.207,76 libras (pp. 49, 62).

85 Bready, *op. cit.*, p. 341.

86 Zook, *op. cit.*, p. 18.

87 Swinny, *op. cit.*, p. 140.

88 G. Williams, *History of Liverpool Privateers, with an Account of the Liverpool Slave Trade*,

Considerándose que los esclavos constituían una propiedad valiosa, con titulo legalmente reconocido, el jefe de correos era el agente empleado, en ocasiones, para capturar a los esclavos prófugos y se publicaban avisos en el órgano oficial del gobierno.[89] Los sirvientes negros eran cosa común. Los muchachuelos negros eran considerados accesorios de los capitanes esclavistas, de las damas distinguidas o de las mujeres fáciles. La heroína de Hogarth en *El camino de la ramera* es atendida por un muchacho negro y la Orabella Burmester de Marguerite Steen representa la opinión inglesa del siglo XVIII en su deseo de tener un negrito a quien pueda querer lo mismo que a su gatito lanudo.[90] Los negros liberados eran populares entre los mendigos de Londres y se los conocía como los mirlos de St. Giles. Eran tan numerosos que en 1786 se formó un comité parlamentario para aliviar a los negros pobres.[91]

«Los esclavos no pueden respirar en Inglaterra», escribió el poeta Cowper. Esta era una licencia de poeta. En 1677 se afirmaba que «siendo los negros habitualmente comprados y vendidos entre comerciantes, eran por consiguiente mercancía; siendo además infieles, podrían ser objeto de propiedad». En 1729 el Procurador General declaró que el bautismo no concedía la libertad ni significaba alteración alguna en la condición temporal del esclavo; a esto se añadía que el esclavo no quedaba libre al ser traído a Inglaterra y una vez en Inglaterra el propietario podía obligarlo legalmente a retornar a las plantaciones.[92] Una autoridad tan eminente como Sir William Blackstone afirmó que «con respecto a cualquier derecho que el amo pudiese haber adquirido legalmente referido al servicio perpetuo de John o de Thomas, éste permanecerá durante toda su vida en el mismo estado de sujeción», en Inglaterra o en cualquier otra parte.[93]

Liverpool, 1897, pp. 473-474.

89 Latimer, *op. cit.*, p. 147.

90 M. Steen, *The Sun is My Undoing*, Nueva York, 1941, p. 50.

91 M. D. George, *London Life in Eighteeenth Century*, Londres, 1925, pp. 137-138.

92 H. T. Catterall, *Judicial Cases concerning Negro Slavery,* Washington DC, 1926-1927, vol. I, pp. 9, 12.

93 Bready, *op. cit.*, pp. 104-105.

Por consiguiente, cuando en 1772 el asiduo celo de Granville Sharpe presentó ante el Juez Principal Mansfield el caso del negro James Somersett, quien iba a ser devuelto por su propietario a Jamaica, había abundantes precedentes que probaban la impureza del aire inglés. Mansfield trató con empeño de evitar el resultado, sugiriendo la manumisión del esclavo y se contentó con la modesta afirmación de que el caso no era «permitido o aprobado por la ley de Inglaterra» y el negro debía ser liberado. Mucho se comentó este caso, especialmente entre aquellas personas que buscaban constantemente oportunidades para el triunfo del humanitarismo. El profesor Coupland sostiene que detrás del juicio legal yacía el juicio moral y que el caso de Somersett marcó el comienzo del fin de la esclavitud en todo el Imperio Británico.[94] Esto es simple sentimentalidad poética trasladada a la historia moderna. Benjamin Franklin señaló desdeñosamente «la hipocresía de este país, que alienta tan detestable comercio, mientras hace ostentación de su virtud, amor a la libertad y la equidad de sus cortes al poner en libertad a un solo negro».[95] Dos años después del caso de Somersett el gobierno inglés denegó las Actas de Jamaica que restringían el tráfico de esclavos. En 1783 una petición cuáquera por la abolición fue solemnemente rechazada por el Parlamento.

En 1783 el mismo Mansfield sugirió, además, una decisión en el caso del buque *Zong*. Debido a la falta de agua, el capitán había arrojado al agua 132 esclavos y los propietarios presentaron una demanda, alegando que la pérdida de los esclavos se ajustaba a la cláusula de las normas que aseguraban contra los «peligros del mar». Desde el punto de vista de Mansfield, «el caso de los esclavos era el mismo que si se hubieran arrojado por la borda caballos». Fueron adjudicadas indemnizaciones de treinta libras por cada esclavo y la idea de que el capitán y la tripulación deberían ser procesados por homicidio masivo, no entró ni por un momento en la cabeza de ningún humanitario. En 1785 otro caso de seguros, referente a un barco británico y un motín entre esclavos, se presentó ante Mansfield. Su «juicio de Daniel» fue que todos los esclavos que perecieron en el motín o que murieron de sus heridas y contusiones, debían ser pagados por los firmantes; aquéllos que murieron al saltar por la borda o por tragar agua o de simple «melancolía»

94 R. Couplan, *The British Anti-Slavery Movements*, Londres, 1931, pp. 55-56.

95 Sypher, *op. cit.*, p. 63.

no debían ser pagados porque su fallecimiento no era debido a heridas recibidas en el motín; y los firmantes no eran responsables por ninguna clase de reducción en el precio de los supervivientes del motín.[96]

La prosecución del tráfico de esclavos no fue tarea de la escoria de la sociedad inglesa. La hija de un traficante de esclavos aseguraba que su padre, aunque era un capitán esclavista y corsario, era un hombre bondadoso y justo, un buen padre, esposo y amigo.[97] Esto era probablemente cierto. Los hombres más activos en este trafico eran hombres dignos, padres de familia y excelentes ciudadanos. El abolicionista Ramsay reconoció esto con verdadera tristeza, pero alegó que «ellos nunca habían examinado la naturaleza de este comercio y se introdujeron en él y actuaron como otros lo habían hecho antes que ellos, como si se tratara de algo natural y de lo cual no había que dar ninguna cuenta ni en este mundo ni en el próximo».[98] La apología es innecesaria. El tráfico de esclavos era una rama del comercio y una rama importante. Un funcionario de comercio dijo una vez que «un vistazo de la realidad, un minuto completo empleado en contemplar los cuartos de los esclavos durante la travesía, haría más por la causa de la humanidad que la pluma de Robertson, o toda la elocuencia colectiva del Senado británico».[99] Esto es dudoso. Como se dijo más tarde del tráfico de esclavos cubano y brasileño, era inútil decir que se trataba de una ocupación profana o poco cristiana. Era un negocio lucrativo y eso era suficiente.[100] El tráfico de esclavos ha sido justificado incluso como una gran labor de educación. «Pensad en el efecto, el resultado de un viaje de esclavos sobre un muchachuelo que recién se asoma a la adolescencia [...] Qué educación podía ser semejante viaje para el joven granjero. Qué desarrollo de su experiencia para un muchacho de campo. Si volvía a la granja, toda su visión de la vida sería distinta. Partía siendo un niño; volvía convertido en un hombre».[101]

---

96 Catterall, *op. cit.*, vol. I, pp. 19-20; W. Massey, *A History of England during the Reign of Georg the Third*, Londres, 1865, vol. III, pp. 178-179.

97 Anónimo, *Recollections of Old Liverpool, by a Nonagenarian*, Liverpool, 1863, p. 10.

98 Ramsay, MS. vol., f. 65: «An Address on the Proposed Bill for the Abolition of the Slave Trade».

99 G. Williams, *op. cit.*, p. 586.

100 *Hansard, Third Series,* vol. CIX, p. 1102, Hutt, 19 de marzo de 1850.

101 H. W. Preston, *Rhode Island and the Sea*, Providence, 1932, p. 70-73. El autor era director del Departamento estatal de Información.

Los traficantes de esclavos se contaban entre los principales humanitarios de su época. John Cary, abogado del tráfico esclavista, fue conspicuo por su integridad y humanidad y fue el fundador de una sociedad conocida como la «Incorporación de los Pobres».[102] El buque esclavista *Southwell* de Bristol recibió su nombre de un parlamentario de Bristol, cuyo monumento lo describe como leal al rey y al país y constante en lo que consideraba recto.[103] Bryan Blundell de Liverpool, uno de los más prósperos comerciantes de la ciudad, dedicado tanto al tráfico de esclavos como al de las Antillas, fue durante muchos años delegado, tesorero, patrón general y el más activo defensor de una escuela de caridad, el *Blue Coat Hospital*, fundado en 1709.[104] A esta obra de caridad contribuyó también otro traficante de esclavos de Liverpool, Foster Cunliffe. Éste era un pionero en el tráfico de esclavos. Él y sus dos hijos estaban registrados como miembros del Comité de Comerciantes de Liverpool que comerciaban con África en 1752. Tenían juntos cuatro buques capaces de contener 1.120 esclavos, las ganancias que de éstos se derivaban eran suficientes para llenar, en el viaje de regreso, doce embarcaciones con azúcar y ron. Una inscripción dedicada a Foster Cunliffe en Ia Iglesia de San Pedro lo describe así: «Un cristiano devoto y ejemplar en el ejercicio de todo deber público y privado, amigo de la compasión, protector en los desastres, enemigo sólo del vicio y la pobreza, vivió estimado por todos los que le conocieron [...], y murió lamentado por los buenos y los sabios [...]».[105] Thomas Leyland, uno de los más grandes traficantes de esclavos del mismo puerto, no tenía, como alcalde, ninguna piedad para el acaparador, el acopiador, el especulador, y era un terror para los maleantes.[106] Los Heywoods eran traficantes de esclavos y fueron los primeros en importar el algodón cultivado por medio de esclavos a Estados Unidos. Arthur Heywood era tesorero de la Academia de Manchester, donde fueron educados sus

---

102 Latimer, *op. cit.*, p. 142.

103 J. W. D. Powell, *Bristish Privateers and Ships of War*, Londres, 1939, p. 167.

104 H. R. F. Bourne, *English Merchants, Memoirs in Illustration of the Progress of British Commerce*, Londres, 1866, vol. II, p. 63; J. B. Botsford, *English Society in the Eighteenth Century as Influenced from Oversea*, Nueva York, 1924, p. 122; Enfield, *op. cit.*, pp. 48-49. Para el comercio de esclavos en Blundell, véase Donnan, *op. cit.*, vol. II, p. 492.

105 Para Cunliffe, véase Bourne, *op. cit.*, vol. II, p. 57; Botsford, *op. cit.*, p. 122; Enfield, *op. cit.*, pp. 43, 49; Donnan, *op. cit.*, vol. II, p. 492, 497.

106 Donnan, *op. cit.*, vol. II, p. 631; J. Hughes, *Liverpool Banks and Bankers 1760-1817*, Liverpool, 1906, p. 174.

hijos... Uno de ellos, Benjamin, fue elegido miembro de la Sociedad Literaria y Filosofica de Manchester y fue admitido al Billiard Club, el club mas *recherché* que jamás existiera en Manchester y que admitía solamente a los mejores hombres en lo referente a maneras, posición y merecimientos. Ser admitido en el circulo mágico de los Cuarenta, significaba ser reconocido de modo irreprochable como un caballero. Más tarde Benjamin Heywood organizó la primera de las exhibiciones de obras de arte e industria, realizadas en Manchester.[107]

Estos traficantes de esclavos mantuvieron altas posiciones en Inglaterra. Los *Royal Adventurer*s que traficaban en África en 1667 y que constituían una lista encabezada por la realeza, incluían dos regidores, tres duques, ocho condes, siete lores, una condesa y veintisiete caballeros.[108] Las firmas de los alcaldes de Liverpool y Bristol aparecen en una petición de los traficantes de esclavos de 1739.[109] El Comité de Bristol constituido en 1789 para oponerse a la abolición del trafico de esclavos, incluía cinco regidores, uno de ellos un ex capitán de un barco de esclavos.[110] Más de un traficante de esclavos gozaba de la más alta dignidad municipal en Liverpool.[111] Los traficantes de esclavos estaban firmemente establecidos en ambas cámaras del Parlamento. Ellis Cunliffe representó a Liverpool en el Parlamento desde 1755 hasta 1767.[112] La familia Tarleton, prominente en el trafico de esclavos, fue portavoz de Liverpool en la oposición a la abolición, dentro del Parlamento.[113] La Cámara de los Lores, tradicionalmente conservadora, se vio confirmada en su instintiva oposición a la abolición por la presencia de muchos traficantes de esclavos, ennoblecidos. Oyó con simpatía al Conde de Westmorland cuando afirmó que muchos de ellos debían sus asientos en la Cámara Alta al trafico

---

107 L. H. Grindon, *Manchester Banks and Bankers*, Manchester, 1878, pp. 55, 79-80, 187-188; Bourne, *op. cit.*, vol. II, pp. 64, 78; Botsford, *op. cit.*, p. 122; Donnan, *op. cit.*, vol. II, p. 492.

108 Donnan, *op. cit.*, vol. I, pp. 169-172.

109 *Ibidem*, vol. II, p. 468.

110 Latimer, *op. cit.*, pp. 476-477.

111 Se pueden encontrar ejemplos en Wadsworth y Mann, *op. cit.*, p. 216 (n); Hughes, *op. cit.*, pp. 109, 139, 172, 174, 176; y Donnan, *op. cit.*, vol. II, p. 492 (n).

112 L. B. Namier, «Antony Bacon, an Eighteenth Century Merchant», *Journal of Economic and Bussiness History*, noviembre de 1929, p. 21.

113 Donnan, *op. cit.*, vol. II, pp. 642-644, 656-657 (n).

de esclavos,[114] y que la abolición era jacobinismo.[115] No es extraño que Wilberforce temiese a la Cámara Alta.[116] No sin confianza la Asamblea de Jamaica, afirmó categóricamente, en 1792, que «la seguridad de las Indias Occidentales no sólo depende de que no sea abolido el trafico de esclavos, sino también de una pronta declaración de la Cámara de los Lores haciendo saber que no permitirá que el trafico sea abolido».[117]

Algunas protestas fueron pronunciadas por unos pocos intelectuales y prelados del siglo XVIII. Defoe, en su *Reforma de las costumbres*, condenó el tráfico de esclavos. El poeta Thomson, en su *Verano* dibujó un cuadro lúgubre del tiburón que sigue la estela del barco de esclavos. Cowper, después de algunos titubeos, escribió sus memorables líneas en *La Tarea*. Blake escribió su hermoso poema sobre el *Negrito*. Southey compuso algunos versos conmovedores sobre el *Marinero que sirvió en el Tráfico de Esclavos*. Pero una gran parte de esta literatura del siglo XVIII, como lo demuestra el profesor Sypher en su exhaustivo análisis,[118] se concentraba en el «noble negro», el príncipe injustamente sojuzgado, superior a sus captores, aún en el cautiverio. Este sentimentalismo, típico en general del siglo XVIII, llevaba casi siempre implícita la suposición de que la esclavitud del negro innoble era justificable. Boswell, por otro lado, afirmó enfáticamente que abolir el tráfico de esclavos era cerrar las puertas de la compasión de la humanidad y puso por apodo a Wilberforce un «enano con nombre sonoro».[119]

Dos comerciantes del siglo XVIII, Bentley y Roscoe, se opusieron al tráfico de esclavos antes de 1783: eran más que comerciantes, eran comerciantes de Liverpool. Dos economistas del siglo XVIII condenaron el alto coste y la ineficacia del trabajo de los esclavos: Dean Tucker y Adam Smith, el toque de clarín, el trompetero de la nueva era. Las notas discordantes no se oían. El siglo XVIII ratificó el argumento de Temple Luttrell: «Algunos caballeros pueden, ciertamente, objetar el

114 *Parl. Deb.*, vol. IX, p. 170, 23 de marzo de 1807.

115 *Ibidem*, vol. VII, p. 230, 16 de mayo de 1806.

116 Wildeforce, *Life of Wildeforce*, vol. III, p. 170. Wildeforce a John Newton, junio de 1804.

117 C. O. 137/91: «Petition of Comittee of Jamaica House of Assembly on Sugar and Slave Trade», 5 de diciembre de 1792.

118 Sypher, *op. cit.*, pp. 157-158, 162-163, 186-188, 217-219.

119 *Ibidem*, p. 59; Bready, *op. cit.*, p. 341.

carácter inhumano e impío del tráfico de esclavos; consideremos que si nuestras colonias han de ser mantenidas y cultivadas, lo que sólo puede hacerse sirviéndose de negros africanos, es mejor, seguramente, abastecernos nosotros mismos con barcos británicos, que comprarlos por medio de los agentes franceses, holandeses o daneses».[120]

En una ocasión, un caballero de Isla Mauricio, deseoso de convencer al abolicionista Buxton de que «los negros eran la gente más feliz del mundo», apeló a su mujer para confirmar su aseveración con sus propias impresiones sobre los esclavos que ella había conocido. «Bueno, sí», replicó la buena señora, «eran muy felices, estoy segura; sólo que me parecía muy extraño ver cómo los cocineros negros se hallaban encadenados al fogón».[121] Sólo unos pocos ingleses, como esta excelente esposa, tenían, antes de 1783, alguna clase de duda acerca del carácter moral del tráfico de esclavos. Aquéllos que habían presentado esas objeciones, como lo expresó Postlethwayt, pesaban poco, frente a los hombres de Estado que veían los grandes emolumentos nacionales que se acumulaban gracias al tráfico de esclavos. «Debemos tomar las cosas como son, y razonar según las observamos en su estado actual y no en aquel en que nos gustaría que estuviesen [...] No podemos pensar en renunciar al tráfico de esclavos, a pesar de mis buenos deseos de que ello pudiera hacerse». Más tarde, quizás, algún benevolente espíritu cristiano podrá pensar en cambiar el sistema, «lo que, tal como se presentan ahora las cosas, no será fácil que ocurra».[122] Antes de la Revolución Norteamericana, la opinión pública inglesa aceptaba en general el punto de vista del traficante de esclavos: «Aunque a primera vista pueda parecer bárbaro, inhumano y poco natural traficar con criaturas humanas, los comerciantes tienen tanto que alegar en su propia defensa, aquí, como en otras ramas del comercio, esto es, la ventaja que representa [...] En una palabra, de este negocio resultan beneficios que compensan todos los daños o inconvenientes, reales o imaginarios».[123]

---

120 *Parl. Hist.*, vol. XIX, p. 305, 23 de mayo de 1777.

121 Bready, *op. cit.*, p. 102.

122 Postlethwayt, *op. cit.*, vol. II, pp. 217-218; Savary des Bruslons, *The Universal Dictionary of Trade and Commerce. With large additions and improvements by M. Postlethwayt*, Londres, 1751, vol. I, p. 25. No es cierta la afirmación, que hace Sypher (*op. cit.*, p. 84), de que Postlethwayt «proporciona una lectura oscura» de la trata de esclavos.

123 W. Snelgrave, *A New Account of Guinea and the Slave Trade*, Londres, 1754, pp. 160-161.

Marcado de una mujer esclava en las costas africanas, sin fecha.



3. El comercio británico y el comercio triangular

El comercio triangular

Según Adam Smith, el descubrimiento de América y la ruta por el Cabo de Buena Esperanza hacia la India «son los dos acontecimientos más grandes y más importantes registrados en la historia de la humanidad». La importancia del descubrimiento de América radica, no tanto en los metales preciosos que proveía, sino en el nuevo e inagotable mercado que proporcionó a las mercancías europeas. Uno de sus principales efectos fue «impulsar el sistema mercantil hasta un grado de esplendor y de gloria que no hubiera podido alcanzar de ninguna otra manera».[1] Esto dio como resultado un enorme incremento en el comercio mundial. Los siglos XVII y XVIII fueron los siglos del comercio, como el siglo XIX fue el siglo de la producción. Para Gran Bretaña ese comercio fue primordialmente el comercio triangular. En 1718 William Wood dijo que el tráfico de esclavos era «el manantial de donde fluían todos los otros».[2] Unos pocos años más tarde, Postlethwayt describió el tráfico de esclavos como «el primer principio y fundamento de todo el resto, principal resorte de la máquina que pone todas las ruedas en movimiento».[3]

---

1 Adam Smith, *op. cit.*, pp. 415-416, 590-591.

2 W. Wood, *A Survey of Trade*, Londres, 1718, parte III, p. 193.

3 J. F. Rees, «The Phases of British Commercial Policy in the Eighteenth Century», *Economica*, junio de 1925, p. 143.

En el comercio triangular, Inglaterra, Francia y la América colonial, proveían las exportaciones y los barcos; África la mercancía humana; y América las plantaciones, las materias primas de las colonias. El barco de esclavos partía de la madre patria con un cargamento de artículos manufacturados. Estos eran permutados, con cierto margen de beneficio, en la costa de África, por los negros, que eran conducidos a las plantaciones, con otro nuevo margen de ganancia, a cambio de un cargamento de productos coloniales, que eran llevados de vuelta al país de origen. En la medida en que el volumen de comercio aumentaba, el comercio triangular venía complementado, pero nunca suplantado, por el comercio directo entre la madre patria y las Indias Occidentales, en el se intercambiaban directamente manufacturas del país por productos coloniales.

El comercio triangular produjo, de este modo, un triple estimulo en la industria británica. Los negros eran comprados con manufacturas británicas; luego eran transportados a las plantaciones; allí producían azúcar, algodón, añil, melaza y otros productos tropicales, cuyos procesos de elaboración crearon nuevas industrias en Inglaterra; al mismo tiempo la manutención de los esclavos y sus propietarios en las plantaciones proveía otro mercado para la industria británica, la agricultura de Nueva Inglaterra y las pescaderías de las tierras recién descubiertas. Hacia 1750, no existía en Inglaterra una ciudad manufacturera o mercantil que no estuviera conectada, de alguna manera, con el comercio triangular o el tráfico directo con las colonias.[4] Las ganancias obtenidas suministraban una de las principales contribuciones a esa acumulación de capital que financió la Revolución Industrial en Inglaterra.

Las islas de las Antillas se convirtieron en el eje del Imperio Británico, con una inmensa importancia para la grandeza y la prosperidad de Inglaterra. Fueron los esclavos negros los que hicieron de esas colonias azucareras las colonias más preciosas jamás registradas en todos los anales del imperialismo. Para Postlethwayt, éstas eran «el sostén y el apoyo fundamental» de las colonias, «gente valiosa» cuyo trabajo abastecía a Gran Bretaña con todos los productos de las plantaciones. El imperio Británico era «una magnífica superestructura del comercio americano y el poder naval, sobre un fundamento africano».[5]

---

4 Gee, *op. cit.*, p. 111.

5 Postlethwayt, *op. cit.*, pp. 4, 6.

Sir Josiah Child estimó que cada inglés de las Antillas, «con los diez negros que trabajan con él, teniendo en cuenta lo que comen, usan y visten, representan el trabajo de cuatro hombres en Inglaterra».[6] Según el cómputo de Davenant, una persona en las islas, ya fuese blanca o negra, producía tanto como siete en Inglaterra.[7] Otro escritor consideraba que cada familia en las Indias Occidentales daba empleo a cinco marineros y muchos más artesanos, manufactureros y comerciantes; y que cada persona blanca en las islas traía anualmente a Inglaterra diez libras de ganancia liquida, lo que equivalía a veinte veces lo que producía una persona similar en la madre patria.[8] William Wood calculó que una ganancia de siete chelines por cabeza y año era suficiente para enriquecer a un país; cada hombre blanco de las colonias suponía una ganancia de más de siete libras.[9] Sir Dalby Thomas fue todavía más lejos: cada persona empleada en las plantaciones de azúcar era 130 veces más valiosa para Inglaterra que una dentro del país.[10] El profesor Pitman ha estimado que en 1775 las plantaciones de las Indias Occidentales Británicas representaban un valor de cincuenta millones de esterlinas,[11] y los propios colonos azucareros elevaron la cifra a setenta millones en 1788.[12] En 1798, Pitt estimó la renta anual de las plantaciones de las Antillas en cuatro millones de libras, frente a un millón en el resto del mundo.[13] Como escribiera Adam Smith: «Las ganancias de una plantación de azúcar en cualquiera de nuestras colonias de las Antillas son, generalmente, mucho mas grandes que aquellas de cualquier otro cultivo conocido, tanto en Europa como en América».[14]

---

6 *Cambridge History of the British Empire*, vol. I, p. 565.

7 Witworth, *op. cit.*, vol. II, p. 20.

8 J. Bennett, *Two Letters and Several Calculations on the Sugar Colonies and Trade*, Londres, 1738, p. 55.

9 Wood, *op. cit.*, p. 156.

10 Sir D. Thomas, *An Historical Account of the Rise and Growth of the West India Colonies, and the Great Advantages they are to England, in respect to Trade*, Londres, 1690. El ensayo se encuentra recogido en Harleian Miscellany, vol. II, p. 347.

11 Pitman, *op. cit.*, p. 271.

12 *Report of the Comittee of Provy Council, 1788*, parte IV, núm. 18, «Apéndice».

13 J. H. Rose, *William Pit and the Great War*, Londres, 1911, p. 370.

14 Adam Smith, *op. cit.*, p. 366.

Según Davenant, el comercio total de Gran Bretaña a finales del siglo XVII produjo un beneficio de dos millones de libras. El comercio con las plantaciones sumaba 600.000 libras; la re-exportación de mercancías de las plantaciones, 120.000 libras; el comercio entre Europa, África y Levante, 600.000 libras; el trafico con la India Oriental, 500.000 libras; la re-exportación de las mercancías de la India Oriental, 180.000 libras.[15]

Sir Charles Whitworth, realizó en 1776 una compilación completa, sobre la base de registros oficiales, del tráfico de importación y exportación de Gran Bretaña que correspondía a los años 1697-1773. Su libro es valiosísimo para apreciar la importancia relativa de las colonias del Caribe y del continente en el Imperio Británico del siglo XVIII. Durante el año 1697, las colonias de las Indias Occidentales abastecieron el 9 por ciento de las importaciones británicas, las colonias continentales el 8 por ciento; el 4 por ciento de las exportaciones británicas fueron a las Antillas, poco menos del 4 por ciento al continente; las Antillas registraron el 7 por ciento del trafico total de Gran Bretaña, el continente el 6 por ciento. En 1773 las Antillas todavía mantenían su primacía, aunque, como mercado de exportación se habían puesto por debajo de las colonias continentales con mayor población de blancos. En ese año cerca de una cuarta parte de las importaciones británicas llegaron de todas las áreas del Caribe, un octavo de todo el continente; el Caribe consumió un poco mas del 8 por ciento de las exportaciones británicas, el continente el 16 por ciento; el 15 por ciento del tráfico total de Gran Bretaña se realizaba con las Antillas, el 14 por ciento con el continente. Tomando los totales para los años 1714-1773 e incluyendo en esos totales el trafico con las nuevas adquisiciones, las colonias extranjeras temporalmente ocupadas por las fuerzas británicas durante la guerra, o las colonias extranjeras en general, obtenemos el siguiente cuadro: un quinto de las importaciones británicas llegaba del Caribe, un noveno del continente; el 6 por ciento de las exportaciones británicas iban al Caribe, el 9 por ciento al continente; el 12 por ciento de todo el comercio extranjero británico era registrado por el Caribe, el 10 por ciento por el continente. Durante esos mismos años, el 0,5 por ciento de las importaciones británicas llegaba de África, el 2 por ciento de las exportaciones británicas iba a África, mientras que el tráfico africano representaba cerca del 1,5 por ciento de todo el tráfico británico.

15 Whitworth, *op. cit.*, vol. II, p. 18.

Sin tomar en cuenta, por lo tanto, las colonias de las plantaciones del continente, Virginia, Maryland, Carolina, Georgia, el comercio triangular y el comercio con las Antillas representaban cerca de un séptimo del total del tráfico británico durante los años 1714-1773.

El asombroso valor de las colonias de las Antillas puede ser presentado mas gráficamente si comparamos cada isla individual de las Antillas con cada una de las colonias del continente. En 1697 las importaciones británicas de Barbados fueron cinco veces superiores a las importaciones combinadas de las colonias del pan; las exportaciones a Barbados fueron ligeramente superiores. La pequeña Barbados, con sus 166 millas cuadradas, era más valiosa para el capitalismo británico que Nueva Inglaterra, Nueva York y Pennsylvania juntas. En 1773 las importaciones británicas de Jamaica fueron más de cinco veces superiores a las importaciones de todas las colonias del pan; las exportaciones británicas a Jamaica fueron cerca de un tercio superiores a las de Nueva Inglaterra y solamente algo inferiores a las de Nueva York y Pennsylvania juntas. Durante los años 1714-1773, las importaciones británicas de Montserrat fueron tres veces superiores a las importaciones de Pennsylvania, las importaciones de Nevis fueron de casi el doble de las de Nueva York, las importaciones de Antigua fueron más de tres veces superiores a las de Nueva Inglaterra. Las importaciones de Barbados fueron más de dos veces superiores a las de las colonias del pan, las importaciones de Jamaica, cerca de seis veces superiores. Durante los mismos años, Jamaica, como mercado exportador, fue tan valiosa como Nueva Inglaterra; Barbados y Antigua juntas significaban tanto para los exportadores británicos como Nueva York; Montserrat y Nevis juntas eran un mercado mayor que Pennsylvania. Las exportaciones británicas a África durante estos años fueron solo una décima parte menores que aquellas a Nueva Inglaterra; las importaciones británicas de África un cuarto más que las de Nueva York y más del doble que aquellas de Pennsylvania.[16]

---

[16] Las siguientes tablas se han extraído de Sir C. Whitworth, *State of the Trade of Great Britain in its imports and exports, progresively from the year 1697-1773*, Londres, 1776, parte II, pp. 1-2, 47-50, 53-72, 75-76, 78, 82-91. Las cantidades figuran en libras esterlinas. A los porcentajes generales para las Indias Occidentales y el comercio con el continente, he añadido otros datos. En relación a la Indias Occidentales, para los años 1714-1773, he incluido el comercio con lugares menores, como St. Croix, Monte Christi, St. Eustatius y las islas conquistadas por Gran Bretaña durante la guerra y después devueltas, como Cuba, Guadalupe, etc. En relación al continente, para los años 1714-1773, se añaden Canadá, Florida, etc. Para comparar la importancia de las distintas áreas, véase el capítulo seis. Para valorar estas estadísticas en su justa medida, hemos incluido los datos totales del comercio británico. Son los siguientes (*ibidem*, parte I, pp. 78-79):

Colonia	Importaciones británicas desde		Exportaciones británicas a		Importaciones británicas desde	Exportaciones británicas a
	1697	***1773***	***1697***	***1773***	***1714-1773***	***1714-1773***
Antigua	28.209	112.779	8.029	93.323	12.785.262	3.821.726
Barbados	196.532	168.682	77.465	148.817	14.506.497	7.442.652
Jamaica	70.000	1.286.888	40.726	683.451	42.259.749	16.844.990
Montserrat	14.699	47.911	3.532	14.947	3.387.237	537.831
Nevis	17.096	39.299	13.043	9.181	3.636.504	549.564
Carolina	12.374	456.513	5.289	344.859	11.410.480	8.423.588
Nueva Inglaterra	26.282	124.624	68.468	527.055	4.134.392	16.934.316
Nueva York	10.093	76.246	4.579	289.214	1.910.796	11.377.696
Pennsylvania	3.347	36.652	2.997	426.448	1.115.112	9.627.409
Virginia y Maryland	227.756	589.803	58.796	328.904	35.158.481	18.391.097
Georgia		85.391		62.932	622.958*	746.093*
St. Kitts		150.512		62.607	13.305.659	3.181.901
Tobago		20.453		30.049	49.587 ¬	122.093 ¬
Granada		445.041		102.761	3.620.504 |	1.179.279 |
St. Vicent		145.619		38.444	672.991	235.665
Dominica		248.868		43.679	1.469.704 #	322.294 #
Indias Occidentales españolas		35.941		15.114		
Tortola		48.000		26.927	863.931 {	220.038 {
Anguilla					29.933 }	1.241 {
Indias Occidentales en general					220.448**	7.193.839**
Bahía de Hudson					583.817	211.336

*1732-1773
¬ 1764-1773
|1762-1773
1763-1773
{ 1748-1773
} 1750-1770
** 1714-1768

Los mercantilistas estaban entusiasmados. El tráfico triangular y el comercio con las islas azucareras, eran, debido a la navegación que alentaban, más valiosos para Inglaterra que sus minas de estaño o carbón.[17] Eran las colonias ideales. Si no fuera por ellas, Inglaterra no hubiera tenido ni oro ni plata, excepto aquel que recibía del comercio ilícito con las colonias españolas, y un balance comercial desfavorable.[18] Sus productos tropicales, a diferencia de los de la parte norte del continente, no competían con los de la madre patria. Presentaban pocos signos de ese desarrollo industrial que suponía un constante temor en lo que se refería al continente. Su gran población negra era una garantía efectiva contra las aspiraciones a la independencia.[19] Todo ello se combinaba para deletrear una palabra: azúcar. «El placer, la gloria y la grandeza de Inglaterra», escribió Sir Dalby Thomas, «han sido más promovidos por el azúcar que por cualquier otra mercancía, sin excepción de la lana».[20]

Año	Importaciones británicas	Exportaciones británicas
1697	3.482.586	3.525.906
1773	11.406.841	14.763.252
1714-1773	492.146.670	730.962.105

Colonia	Año	Importaciones hacia las islas británicas	% del total de importaciones británicas	Exportaciones británicas hacia	% del total de exportaciones británicas	% del total del comercio británico
Indias occidentales	1697	326.536	9.3	142.795	4	7
Continente	1697	279.852	8	140.129	3.9	6
África	1697	6.615	...	13.435	...	...
Indias occidentales	1773	2.830.853	24.8	1.270.846	8.6	15.5
Continente	1773	1.420.471	12.5	2.375.797	16.1	14.5
África	1773	68.424	...	662.112	...	...
Indias occidentales	1714-1773	101.264.818	20.5	45.389.988	6.2	12
Continente	1714-1773	55.552.675	11.3	69.903.613	9.6	10.2
África	1714-1773	2.407.447	0.5	15.235.829	2.1	1.4

17 Bennett, *op. cit.*, pp. 50, 54.

18 Stock, *op. cit.*, vol. IV, p. 329. Sir John Barnard, 28 de marzo de 1737.

19 Postlethwayt, *op. cit.*, pp. 13-14.

20 E. D. Ellis, *An Introduction to the History of Sugar as a Commodity*, Filadelfia, 1905, p. 82.

Requería una condición: el monopolio. La filosofía económica de la época no hacía lugar para las puertas abiertas y el tráfico colonial era un rígido monopolio de la madre patria. Los mercantilistas eran firmes en este punto. «Las colonias», escribió Davenant, «son una fuerza para su madre patria, mientras se encuentran bajo una buena disciplina, mientras se las hace observar las leyes fundamentales de su tierra original y mientras se mantienen en estado de dependencia con respecto a ella. De otra manera, son peores que miembros cortados del cuerpo político, siendo en verdad como armas ofensivas arrebatadas de una nación para volverse contra ella tan pronto se presente la ocasión».[21] Las colonias debían a su madre patria, como retribución por su prosperidad, según la opinión de Postlethwayt, gratitud y un deber indispensable: «Ser inmediatamente dependientes de su madre patria y hacer que sus intereses sean subordinados a ella».[22]

Fue sobre estas ideas sobre las que se erigió el sistema mercantil. Las colonias estaban obligadas a mandar sus valiosos productos a Inglaterra y a usar barcos ingleses. No podían comprar nada que no fuese inglés, a menos que las mercancías extranjeras fuesen llevadas primero a Inglaterra. Y ya que, como niños bien educados, ellos tenían que trabajar para la mayor gloria de su madre, se veían reducidos a un estado de permanente vasallaje, confinadas exclusivamente a la explotación de sus recursos agrícolas. Ni un clavo, ni una herradura, dijo Chatham, podían ser manufacturados, ni sombreros, ni hierro, ni azúcar refinada. En calidad de retribución, Inglaterra hizo una concesión: los productos coloniales recibieron un monopolio del mercado de la madre patria.

La piedra de toque de este arco mercantilista era el conjunto de las Leyes de Navegación, «medidas inglesas tomadas para fines ingleses».[23] Las Leyes de Navegación estaban destinadas a los holandeses, «los tutores», como los llamaba Andrews, de las primeras colonias británicas,[24] que otorgaban crédito, enviaban mercancías, compraban productos coloniales y los transportaban a Europa, todo a precios más atractivos que los que podían ofrecer los británicos en el mercado abierto. Pero las leyes

21 Whitworth, *Works of Davenant*, vol. II, p. 10.

22 H. See, *Modern Capitalism, its Origin and Evolution*, Nueva York, 1928, p. 104.

23 L. A. Harper, *The English Navigation Laws,* Nueva York, 1939, p. 242.

24 Andrews, *op. cit.*, vol. IV, p. 9.

estaban dirigidas también a los escoceses y a los irlandeses.[25] La tentativa de Escocia de establecer una Compañía Africana independiente[26] despertó fuertes temores en Inglaterra y fue, en gran parte, responsable del Acta de Unión de 1707. Las islas azucareras protestaron contra este monopolio del comercio. Aquéllos que, en 1840, se opusieron con más energía al libre comercio, eran, en 1660, los más fervorosos abogados del tráfico libre. En 1666 el gobernador de Barbados solicitó «permiso para ser franco, con Su Majestad, pues estamos en apuros [...], el libre comercio es la vida de las colonias [...], quienquiera que sea el que aconsejó a Su Majestad que limitara y maniatara a sus colonias es más comerciante que buen ciudadano».[27] Su sucesor repitió la advertencia: «Debéis hacer de su puerto un puerto libre para que todas las gentes que lleguen a él puedan comercio con ellos. El curso que se sigue habitualmente para las nuevas plantaciones es, según pienso humildemente, algo erróneo. El Acta de los Lores para el Comercio y la Navegación en Inglaterra será ciertamente, a su tiempo, la ruina de todas las plantaciones extranjeras de Inglaterra».[28] Los Lores del Tráfico decidieron «llamarle la atención por sostener esta máxima del libre comercio», y lo censuraron severamente por «esos peligrosos principios sustentados por él, contrariamente a las leyes establecidas en el Reino y a sus patentes beneficios».[29]

Semejantes ideas subversivas no podían ser toleradas, de ningún modo, en una época en la que podían oírse demandas para que las Leyes de Navegación se extendieran a fin de limitar la denominación de «barcos construidos en Inglaterra» a los barcos construidos con madera inglesa y que utilizasen lonas hechas en Inglaterra; en una época que consintió una legislación para que los muertos fuesen enterrados en lana inglesa y para que todos los sirvientes y esclavos de las plantaciones fuesen obligados a vestir lana inglesa, todo ello con el fin de alentar la más importante industria británica. Los negros, la más importante

25 *Ibidem*, vol. IV, pp. 65, 71, 126, 154-155.

26 Véase el estudio de G. P. Insh, *The Company of Scotland Trading to Africa and the Indies*, Londres, 1932.

27 Collins, *op. cit.*, p. 143.

28 *Ibidem*, p. 157. En 1697 el gobernador de Jamaica pidió una moratoria de siete años en las Leyes de Navegación, para asegurar la recuperación. *Calendar of Papers, Colonial Series*, vol. XV, p. 386. Beeston a Blathwayth, 27 de febrero de 1697.

29 *Calendar of Papers, Colonial Series*, vol. IX, pp. 474-475, 26 de octubre de 167.

exportación de África, y el azúcar, la más importante exportación de las Antillas, constituían las principales mercancías enumeradas por las Leyes de Navegación. Pero los colonos azucareros de las Indias Occidentales no aceptaron jamás esta limitación sobre el comercio. Por fin, en 1739, se les concedió una modificación de las Leyes de Navegación, pero de una manera tan limitada y sólo para mercados europeos tan pobres (el sur del Cabo Finisterre) que las ventajas fueron nulas. Pero aún esta concesión, por poco elaborada que fuese, provocó la ira de los comerciantes ingleses. Antes de que la medida se conviertiera en ley, una petición de Liverpool expresaba: «Será altamente perjudicial, en muchos casos, para el interés y las manufacturas, para el comercio y la navegación de Gran Bretaña en general y de este puerto en particular».[30] Cien años más tarde, se libraría el mismo conflicto, si bien de forma más dura, entre el monopolio y el libre comercio, entre el mercantilismo y el *laissez faire*. Los antagonistas eran los mismos, los comerciantes y los industriales británicos, por una parte, y los colonos azucareros de las Antillas, por otra. Pero el capitalismo británico, partidario ahora del monopolio, se mostró entonces completamente proclive al libre comercio; los colonos de las Antillas, por otro lado, olvidaron todos sus nobles sentimientos por el libre comercio y se aferraron tenazmente al principio del monopolio que ellos mismos habían condenado anteriormente, sosteniendo que ese principio los convertiría en «esclavos de los comerciantes».[31]

Transporte naval y construcción de barcos

Naturalmente, el comercio exterior trajo como consecuencia un tremendo desarrollo del transporte naval y de la construcción de barcos. Entre las ventajas del comercio triangular se hallaba su contribución a las fortalezas de madera inglesas. Había, en aquellos tiempos, menos diferencia entre un barco mercante y uno de guerra de la que hay ahora. El «largo viaje» era un admirable aprendizaje para el marinero,

30 Stock, *op. cit.*, vol. IV, p. 828, 30 de mayo de 1739.

31 Andrews, *op. cit.*, vol. II, p. 264.

los buques mercantes representaban una ayuda valiosa para la armada en tiempos de guerra; y los defensores del tráfico de esclavos alegaban que su abolición aniquilaría la marina, al privarla de una gran fuente de marineros.[32] Como escribiera un traficante de esclavos, de Liverpool: «[La esclavitud] es asunto de muchísima importancia para este reino; en el momento mismo en que sea abolida, la importancia naval del reino será abolida con ella; en ese momento, nuestra bandera cesará gradualmente de surcar, triunfante, los mares».[33]

En 1678 los Comisionados de Aduana comunicaron que el comercio con las plantaciones era una de las grandes escuelas del transporte naval y de los marineros ingleses, además de una de las ramas más importantes del comercio.[34] Aquí, también, las colonias azucareras llevaron ventaja sobre las colonias del pan. El número de buques ingleses que navegaron a las colonias de azúcar fue mayor que a todas las colonias del continente juntas. En 1690 las colonias azucareras emplearon 114 barcos, de 13.000 toneladas y 1.203 marineros; las colonias continentales 111 barcos, de 14.320 toneladas y 1.271 marineros.[35] Entre 1710 y 1714, los buques ingleses que navegaron a las Antillas sumaron 122.000 toneladas, frente a las 112.000 del continente.[36] El tráfico con las Antillas empleó, en 1709, un décimo de los barcos ingleses dedicados al comercio exterior.[37] Entre 1700 y 1787, los barcos ingleses ocupados en el comercio exterior se cuadruplicaron;[38] los barcos con destino a África se multiplicaron por doce y el tonelaje por once.[39]

---

32 *Parl. Hist.*, vol. XXIX, p. 343. Alderman Watson, 18 de abril de 1791; Donnan, *op. cit.*, vol. II, p. 606.

33 Holt y Gregson Papers, Liverpool Public Library, vol. X, p. 429. Carta manuscrita de Gregson, titulada «Commerce», s/f.

34 G. L. Beer, *The Old Colonial System*, Nueva Yprk, 1933, vol. I, p. 17.

35 *Ibidem*, vol. I, p. 43 (n).

36 Stock, *op. cit.*, vol. III, p. 355.

37 Este porcentaje se ha obtenido de la media de 122.000 toneladas de transporte marítimo de las Indias Occidentales en los años 1710-1714 comparada con la cantidad de 243.600 toneladas del comercio exterior en 1709, dada por A. P. Usher, «The Growth of English Shipping, 1572-1922», *Quarterly Journal of Economics*, mayo de 1928, p. 469.

38 Usher, *op. cit.*, p. 469. En 1787, 998.637 toneladas.

39 Pitman, *Development of the British West Indies*, p. 66.

La construcción de barcos en Inglaterra recibió un estimulo directo del comercio triangular. Para el tráfico de esclavos, se construyeron embarcaciones de un tipo particular, que combinaba la capacidad con la velocidad, en un esfuerzo para reducir la mortalidad. Muchos constructores de barcos en Liverpool eran también traficantes de esclavos. La firma más prominente era Baker & Dawson, uno de los mas grandes exportadores de esclavos para las Antillas y encargado, después de 1783, del abastecimiento de esclavos para las colonias españolas. John Corell era uno de los miembros de la Compañía de Comerciantes de Liverpool que comerciaba con África. También lo era John Okill, uno de los más prósperos fabricantes navieros de la ciudad, si bien evitó, aparentemente, el trafico de esclavos. En un puerto cuya prosperidad se hallaba íntimamente conectada con el tráfico de esclavos, William Rathbone fue una curiosidad, al negarse a abastecer madera para la construcción de barcos que fueran destinados al tráfico de esclavos,[40] en el cual estaban empleados la mitad de los marineros de Liverpool.[41]

La industria naviera estaba dividida, como la industria en general, sobre la cuestión de la organización del tráfico de esclavos. Algunos sectores favorecían a la Compañía Real Africana, otros a los comerciantes libres.[42] Pero sobre la cuestión de la abolición, la industria presentaba un frente unido, alegaban que la abolición dañaría en sus mismas raíces la supremacía naval e imperial británica. La primera reacción de Liverpool al Acta de 1788 que regulaba la capacidad de los barcos de esclavos, fue dejar sin empleo a 22 capitanes de barcos de esclavos, 47 pilotos y 350 marineros, con sus familias y los comerciantes que dependían de manera mas indirecta del comercio con África.[43]

---

40 R. Steward-Browne, *Liverpool Ships in the Eighteenth Century*, Liverpool, 1932, pp. 117, 119, 126-127, 130. Para la trata de esclavos de Baker y Dawson con las colonias españolas, véase Donnan, *op. cit.*, v. II, p. 577 (n); Aimes, *op. cit.*, p. 36; *Report of the Committe of Privy Council, 1788*, parte VI.

41 Enfield, *op. cit.*, p. 26, cifra en 5.967 los pescadores de 1771. Gregson habla de 3.000 empleados en el comercio de esclavos. Holt y Gregson Papers, vol. X, p. 434. Carta s/f a T. Brooke, M. P [parlamentario].

42 Los barcos de la trata de Londres elevaron una petición de monopolio en 1708. Contra el monopolio, se dieron dos peticiones de los propietarios de barcos de Whitehaven en 1709 y 1710; tres peticiones de constructores de barcos y su entorno en 1708 y 1710; así como una petición de constructores de varias ciudades en 1709. Stock, *op. cit.*, vol. III, p. 204 (n), 207 (n), 225 (n), 226, 249, 250 (n), 251.

43 Holt y Gregson Papers, vol. X, pp. 375, 377.

Además de los marineros, estaban los oficios accesorios. Carpinteros, pintores y constructores de botes; comerciantes y artesanos vinculados con las reparaciones, el equipo y la carga; comisiones, salarios, obligaciones portuarias, seguros, todos dependían en parte de los barcos que traficaban con África. En 1774, había en Liverpool quince cordelerías para abastecer a los barcos.[44] Existían pocas personas en la ciudad, se decía, que no estuvieran afectadas, directa o indirectamente, por la abolición.[45]

Las islas azucareras hicieron todavía otra contribución al crecimiento del transporte naval. La peculiar economía desarrollada en las Indias Occidentales se concentraba en los productos de exportación, al tiempo que la comida tenía que ser importada. El más importante de todos los abastecimientos alimenticios era el pescado, un artículo muy apreciado para todos los mercantilistas, debido a que proveía empleo para los barcos y entretenimiento para los marineros. En Inglaterra se promulgaron leyes para alentar el consumo de pescado. Los viernes y los sábados eran caracterizados como días de pescado. El pescado era un artículo importante de la dieta de los esclavos en las plantaciones y el tráfico del arenque inglés encontró su principal mercado en las plantaciones azucareras.[46] Las pescaderías de *Newfoundland* dependían hasta cierto punto de las exportaciones anuales de pescado seco a las Indias Occidentales, las sobras o el pescado de «el pobre John», «no apto para ningún otro consumo».[47] Una tradición de las Indias Occidentales creció de esa manera. El bacalao salado importado es todavía hoy un plato normal y favorito en todas las familias, menos las acomodadas, de las Indias Occidentales; si todavía «no es apto para ningún otro consumo» no se sabe.

El incremento en el transporte naval sometió a los puertos ingleses del siglo XVIII a un intolerable esfuerzo. El número de barcos que entraban al puerto de Londres se triplicó entre 1705 y 1795, el tonelaje se cuadruplicó, sin incluir las embarcaciones más pequeñas empleadas en el comercio de cabotaje. Los depósitos de los muelles eran insuficientes para las importaciones. Los barcos carboneros no podían ser despachados y el precio del

44 Enfield, *op. cit.*, p. 89.

45 Holt y Gregson Papers, vol. X, p. 435. Gregson a Brooke.

46 MacInnes, *op. cit.*, p. 337.

47 *Parl. Hist.*, vol. XXIX, p. 343. Alderman Watson, 18 de abril de 1791.

carbón se elevó enormemente. El azúcar se amontonaba en pilas de seis u ocho toneles sobre los muelles, aumentando el peligro de incendio y tentando a los ladrones. Se desarrolló un gigantesco mecanismo de delincuencia organizada, en el cual se hallaban implicadas diez mil personas. El total de las depredaciones anuales en los diques fue estimado en medio millón de libras, la mitad de esta suma, era de barcos procedentes del Caribe.

Los comerciantes de las Antillas se ocuparon personalmente de encarar este problema. Organizaron una fuerza especial de agentes para que se ocupara de los robos, y establecieron un registro general de los trabajadores que despachaban los barcos para las Antillas. Influyeron en el Parlamento y lograron, eventualmente, un acta que autorizaba la construcción de los Muelles de las Antillas. Durante veintiún años se les concedió un monopolio de carga y descarga sobre los barcos dedicados al comercio de las Antillas. La primera piedra se colocó en 1800 y la ceremonia fue seguida por una elegante recepción que se ofreció a las personas notables allí presentes, durante la cual se hizo un oportuno brindis por la prosperidad de las colonias de las Antillas. Los muelles fueron abiertos al público en 1802, el primer barco se bautizó con el nombre del Primer Ministro y el segundo se cargó con seiscientas toneladas de azúcar.[48]

Crecimiento de las grandes ciudades británicas con puertos de mar

El desarrollo del tráfico triangular y del transporte naval y la construcción de barcos condujo al crecimiento de las grandes ciudades con puertos de mar. Bristol, Liverpool y Glasgow ocuparon, en tanto puertos y centros comerciales, la posición, en la era del comercio, que Manchester, Birmingham y Sheffield ocuparon después en la era de la industria.

En 1685, se dijo que no existía en Bristol un sólo tendero que no tuviera alguna inversión a bordo de un buque con destino a Virginia o a las Antillas. Incluso los clérigos no hablaban de otra cosa que del

48 J. G. Broodbank, *History of the Port of London*, Londres, 1921, vol. I, pp. 76-82, 89-108; W. S. Lidsay, *A History of Merchant Shipping and Ancient Commerce*, Londres, 1874-1876, vol. II, pp. 415-420.

comercio y se afirmaba, satíricamente, que los cargamentos de Bristol eran de propiedad, no de comerciantes, sino de mecánicos.[49] Las obligaciones de la Aduana ascendieron de 10.000 libras en 1634 a 334.000 libras en 1785. Los cargos del muelle, pagaderos sobre cada embarcación de más de sesenta toneladas, se duplicaron entre 1745 y 1775.[50]

Fue el tráfico de esclavos y el comercio del azúcar los que hicieron de Bristol la segunda ciudad de Inglaterra durante los primeros tres cuartos del siglo XVIII. Según escribiera un cronista local, «no hay un sólo ladrillo en la ciudad que no esté mezclado con la sangre de un esclavo. Suntuosas mansiones, vidas fastuosas, servidumbre de librea, eran el producto de la riqueza formada con el sufrimiento y los quejidos de los esclavos traídos y vendidos por los comerciantes de Bristol [...] En su infantil simplicidad, ellos no podían sentir la iniquidad de la mercancía, pero podían sentir lo lucrativa que era».[51] Un análisis de una comisión formada en 1789 para oponerse al movimiento por la abolición del tráfico de esclavos, demuestra que entre los miembros elegidos había nueve comerciantes, que en algún momento fueron alcaldes de Bristol, cinco que fueron *sheriffs*, siete que habían sido o iban a ser Patrones de la *Society of Merchant Venturers*.[52]

Cuando Bristol fue sobrepasada por Liverpool en lo que se refiere al tráfico de esclavos, volvió su atención al comercio directo del azúcar antes que al comercio triangular. Cuantos menos barcos de Bristol se dirigían a África, más iban directamente al Caribe. En 1700 el puerto tenía cuarenta y seis barcos dedicados al comercio con las Antillas.[53] En 1787 había treinta embarcaciones de Bristol dedicadas al tráfico de esclavos, setenta y dos al comercio con las Antillas; las primeras tenían 140 toneladas de media, las segundas 240.[54] En 1788 Bristol tenía otros tantos barcos en el comercio con las Islas Leeward y casi igual número en el comercio

49 Latimer, *op. cit.*, p. 6.

50 W. N. Reid y J. E. Hicks, *Leading Events in the History of the Port of Bristol*, Bristol, s/f, p. 106; J. Latimer, *Annals of Bristol in the Seventeenth Century*, Bristol, 1900, p. 334; W. Barrett, *The History and Antiquities of the City of Bristol*, Bristol, 1780, p. 186; J. A. Fraser, *Spain and the West Country*, Londres, 1935, pp. 254-255.

51 J. F. Nicholls y J. Taylor, *Bristol Past and Present*, Bristol, 1881-1882, vol. III, p. 165.

52 MacInnes, *op. cit.*, p. 335.

53 *Ibidem*, p. 202.

54 *Ibidem,* p. 233.

con Jamaica y en el tráfico con África.[55] Cerca de un tercio del tonelaje que entraba y más de un tercio del que salía del puerto se empleaba en el comercio con las colonias azucareras;[56] y una amable costumbre de Bristol consistía en celebrar la llegada del primer barco azucarero de cada año con un obsequio de vino por cuenta del afortunado propietario.[57] El tráfico de las Indias Occidentales representaba para Bristol un valor dos veces superior al de todos sus otros comercios de ultramar juntos. En época tan avanzada como 1830, cinco octavos de su tráfico se realizaba con las Indias Occidentales y en 1833 se decía que sin el comercio con las Indias Occidentales, Bristol sería un puerto pesquero.[58]

Bristol mantenía, por su propia cuenta, una Sociedad de las Indias Occidentales. El consejo de la ciudad distribuía fondos municipales para aliviar los desastres causados por el fuego en las islas azucareras. Era costumbre de los hijos más jóvenes y de los miembros juveniles de las firmas de las Antillas, pasar algunos años en las plantaciones antes de hacerse cargo de los negocios en la madre patria. En el siglo XVIII, los miembros del Parlamento de Bristol se asociaban frecuentemente, de una u otra manera, con las plantaciones azucareras. Tan importantes se volvieron las islas para Bristol que durante la primera mitad del siglo XIX, la ciudad fue siempre representada en el Parlamento por un indiano: un Baillie, un Protheroe, o un Miles. James Evan Baillie exhortó a sus conciudadanos para que no apoyaran la abolición de la esclavitud en las islas, pues esto sería como cortar de raíz su propia prosperidad.[59] La prosperidad personal de Baillie también estaba en juego. La compensación pagada a la familia por la posesión de numerosos esclavos en Trinidad y la Guayana Británica excedió las 62.000 libras.[60] Bristol presentó una firme oposición a la igualación de las obligaciones azucareras, que dio el *coup de grace* al monopolio de las Antillas. De ahí en adelante, el comercio de Bristol con

55 Barret, *op. cit.*, p. 189.

56 *Ibidem*. Los barcos que llegaban de las Indias Occidentales sumaban 16.209 del total de 48.125 toneladas; los barcos que salían hacia las Indias occidentales representaban 16.913 de un total de 46.729 toneladas.

57 MacInnes, *op. cit.*, pp. 236, 367.

58 *Ibidem*, pp. 358, 370.

59 *Ibidem*, pp. 228, 230, 235, 363, 370.

60 *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-1838, vol. 48. La cantidad exacta era 62.335,05. La familia era dueña por completo de 954 esclavos y de forma compartida de otros 456 (pp. 117, 120, 132, 168).

las Antillas declinó rápidamente. En 1847, el 40 por ciento del tonelaje en puerto estaba destinado a las Antillas pero los barcos que regresaban de las islas sólo representaban un 11 por ciento. En 1871 ningún barco partió de Bristol con destino a Jamaica y el tonelaje que llegó de las islas constituyó menos del 2 por ciento del total arribado. El tráfico de Bristol con las islas no se revivificó hasta finales del siglo XIX con el advenimiento del plátano en el mercado mundial.[61]

Lo que el comercio de las Antillas hizo por Bristol, lo hizo el tráfico de esclavos por Liverpool. En 1565 Liverpool tenía 138 propietarios de vivienda, sólo siete calles se hallaban habitadas, la marina mercante del puerto sumaba doce barcos con un total de 223 toneladas. Hasta finales del siglo XVII, el único acontecimiento local de importancia fue el sitio de la ciudad durante la Guerra Civil Inglesa.[62] En los pagos monetarios por los barcos, Strafford impuso a Liverpool el pago de quince libras. Bristol pagó dos mil.[63] La entrada de barcos a Liverpool aumentó cuatro veces y media entre 1709 y 1771; el tonelaje de salida seis veces y media. El número de barcos que poseía el puerto se multiplicó por cuatro durante el mismo período, el tonelaje y los marineros por más de seis.[64] Los recibos de aduana se elevaron de una media de 51.000 libras al año entre 1750 y 1757, a 648.000 en 1785.[65] Las obligaciones por derechos de atraque aumentaron dos veces y media entre 1752 y 1771.[66] La población aumentó de 5.000 habitantes en 1700 a 34.000 en 1773. Hacia 1770 Liverpool se había convertido en una ciudad demasiado famosa en el mundo del comercio para que Arthur Young la pasara por alto en sus viajes por Inglaterra.[67]

El abolicionista Clarkson alegaba que la prosperidad de Liverpool se debía a varias causas, entre ellas el tráfico de la sal, el prodigioso aumento de la población del Lancashire y la rápida y gran extensión de

---

61 MacInnes, *op. cit.*, p. 371.

62 Enfield, *op. cit.*, p. 11-12.

63 P. Manptoux, *The Industrial Revolution in the Eighteenth Century*, Londres, 1928, p. 108.

64 Enfield, *op. cit.*, p. 67.

65 Fraser, *op. cit.*, pp. 254-255.

66 Enfield, *op. cit.*, p. 69.

67 Mantoux, *op. cit.*, p. 109.

las manufacturas de Manchester.[68] Éste es un ejemplo particularmente flagrante de poner el caballo detrás del carro. Fue sólo la acumulación de capital de Liverpool lo que provocó la existencia de la población del Lancashire y lo que estimuló las manufacturas de Manchester. Esa acumulación de capital provenía del tráfico de esclavos, cuya importancia fue mejor apreciada por los contemporáneos que por los historiadores posteriores.

Comúnmente, se decía que varias de las principales calles de Liverpool habían sido marcadas por las cadenas, y que las paredes de las casas estaban mezcladas con la sangre de los esclavos africanos.[69] Una calle era apodada «Fila de negros».[70] El edificio de la Aduana, de ladrillos rojos, se hallaba decorado con cabezas de negros.[71] Se cuenta la historia de un actor de la ciudad que, silbado por el auditorio al aparecer en escena en estado de embriaguez, y no por primera vez, se levantó y declaró con majestad ofendida: «No he venido aquí para ser insultado por un montón de miserables, en cuya ciudad cada ladrillo está cementado con la sangre de un africano».[72]

En 1790, se estimaba que los 138 barcos que partieron de Liverpool hacia África representaban un capital de más de un millón de libras.[73] Las pérdidas previstas para la propia ciudad de Liverpool como consecuencia de la abolición del tráfico de esclavos fueron calculadas entonces como superiores a siete millones y medio de libras. La abolición, se decía, arruinará la ciudad. Destruirá los fundamentos de su comercio y la causa primera de la industria y la riqueza nacionales. «¿Qué vana pretensión de libertad», se preguntaba en Liverpool, «puede infatuar a la gente para que se permita tanta licencia como para afirmar que una forma de comercio es ilegal cuando la costumbre inmemorial y varias actas del Parlamento, lo han ratificado y sancionado?».[74]

---

68 Clarkson, *op. cit.*, pp. 123-125.

69 J. Corry, *The History of Lancashire*, Londres, 1825, vol. II, p. 690.

70 H. Smithers, *Liverpool, Its Commerce, Statistics and Institutions*, Liverpool, 1825, p. 105.

71 Mackenzie-Grieve, *op. cit.*, p. 4.

72 G. Williams, *op. cit.*, p. 594.

73 Holt y Gregson Papers, vol. X, pp. 367, 369, 371, 373.

74 J. A. Picton, *Memorials of Liverpool*, Londres, 1873, vol. I, p. 256.

Esta dependencia del tráfico de esclavos resultaba muy incómoda para los sensibles y patrióticos historiadores. Una generación, argumentaba un historiador de Bristol en 1939, que ha presenciado la explotación de Etiopía, el brutal desmembramiento de China y la violación de Checoslovaquia, no tiene derecho a condenar el tráfico de esclavos.[75] Según la opinión de un empleado de la ciudad de Liverpool, esta ciudad tuvo mucho que ver con el estigma que se asocia al tráfico de esclavos. La indomable perseverancia y la energía de su gente hubiera asegurado una prosperidad semejante en otras direcciones, con la misma efectividad, pero quizás no tan rápidamente, si el tráfico de esclavos no hubiera existido. Sin el tráfico de esclavos, el éxito final del puerto se hubiera retardado posiblemente, aunque no dañado o perjudicado.[76] Según otro escritor de Liverpool, no había nada despreciable en el hecho de que sus antepasados hubieran traficado con «negros», y que los horrores del tráfico de esclavos fueron superados por los horrores del tráfico de bebidas de Liverpool. Pero, después de todo, «fue el capital producido por el tráfico de esclavos africanos lo que edificó algunos de nuestros muelles. Fue el precio de la carne y la sangre humanas lo que nos dio el primer impulso». Algunos de aquéllos que hicieron sus fortunas con el tráfico de esclavos poseían, bajo sus chalecos, tiernos corazones hacia los pobres de Liverpool, al mismo tiempo que las ganancias del tráfico de esclavos representaban «un ingreso de riqueza que, quizás, no rechazaría una comunidad comercial bajo ninguna consideración».[77]

A Escocia no se le permitió participar en el tráfico colonial hasta el Acta de Unión de 1707. Ese permiso colocó a Glasgow en el mapa. El azúcar y el tabaco apuntalaron la prosperidad de la ciudad en el siglo XVIII. El comercio colonial estimuló el crecimiento de nuevas industrias. Como escribiera el obispo Pococke en 1760, después de una visita a Glasgow: «La ciudad ha sentido más que todas las otras las ventajas de la Unión, ya que goza del trafico de las Antillas, que es muy grande, especialmente en tabaco, añil y azúcar».[78] El refinado

---

75 MacInnes, *op. cit.*, p. 191.

76 J. Touzeau, *The Rise and Progress of Liverpool from 1551 to 1835*, Liverpool, 1910, vol. II, pp. 589, 745.

77 «Robin Hood», «The Liverpool Slave Trade», *The Commercial World and Journal of Transport*, 25 de febrero de 1893, pp. 8-10; 4 de marzo de 1893, p. 3.

78 G. Eyre-Todd, *History of Glasgow*, Glasgow, 1934, vol. III, p. 295.

del azúcar continuó como una importante industria en el Valle Clyde hasta el eclipse de las islas de las Indias Occidentales hacia mediados del siglo XIX.

Las mercancías en el tráfico triangular

Ahora es necesario trazar el desarrollo industrial de Inglaterra estimulado, directa o indirectamente, por las mercancías del tráfico triangular y el proceso a que eran sometidos los productos coloniales.

Las amplias ramificaciones del tráfico de esclavos en la industria británica, vienen ilustradas por este cargamento para África del año 1787: géneros de algodón y lienzo, pañuelos de seda, paños de lana comunes, azules y rojos, tela escarlata granulada, sombreros comunes y finos, gorros de lana fina, escopetas, pólvora, municiones, sables, barras de plomo, barras de hierro, calderos de zinc, marmitas y cacerolas de cobre, ollas de hierro, artículos diversos de ferretería, artículos de barro y cristal, cofres de fibra y de cuero dorado, cuentas de varias clases, anillos y ornamentos de plata y oro, papel, estampados comunes y finos, camisas y gorros de paño fruncido, bebidas alcohólicas y tabaco de Inglaterra y del extranjero.[79]

Este diverso surtido era típico de los cargamentos de los buques de esclavos. Atavíos para los africanos, utensilios domésticos, ropas de toda clase, hierro y otros metales, junto con escopetas, esposas y grillos: la producción de todo esto estimulaba al capitalismo, suministraba empleo para la mano de obra británica y reportaba grandes ganancias a Inglaterra.

79 Donnan, *op. cit.*, vol. II, pp. 567-568.

Lana

Hasta el tremendo desarrollo de la industria del algodón en la Revolución Industrial, la lana fue la niña mimada de las manufacturas inglesas. Figuraba ampliamente en todas las consideraciones referidas al tráfico de esclavos en el siglo posterior a 1680. El cargamento de un barco de esclavos estaba incompleto sin algunas manufacturas de lana —sargas, «says», «perpetuanos», «arrangos» y «bays». A veces el paño recibía el nombre de la localidad donde era manufacturado por primera vez. Los «bridwaters» representaban el interés de Bridgewater en el mercado colonial; la «welsh plaines», una tela de lana del más simple tejido era manufacturada en el oeste de Inglaterra y Gales.

Una comisión parlamentaria de 1695 reflejaba el sentimiento público de que el tráfico con África era un estímulo para la manufactura de lana.[80] En los argumentos presentados para demostrar la importancia del tráfico de esclavos, las exportaciones de lana que alentaba ese tráfico aparecían siempre en primer lugar. Un panfleto de 1680, que ilustraba la utilidad pública y las ventajas del tráfico africano, comienza con «la exportación en gran abundancia de nuestras manufacturas nativas de lana y otras manufacturas, la mayoría de las cuales se importaban anteriormente de Holanda [...], por lo cual la lana de esta nación se consume y se emplea mucho más que antes; y muchos miles de pobres gentes tienen ocupación».[81] De manera similar, la Compañía Real Africana afirmó, en una petición de 1696, que el tráfico de esclavos debía ser apoyado por Inglaterra por el estímulo que significaba para las exportaciones de lana y otras manufacturas británicas.[82]

Los manufactureros laneros del reino tomaron parte prominente en la larga y amarga controversia librada entre la Compañía Real Africana y los comerciantes independientes. Aquéllos a los cuales compraba la Compañía, alegaban que los intrusos causaban disturbios y dislocaban el tráfico, y que el tráfico declinó cuando el monopolio de la Compañía fue modificado. En 1694 los pañeros de Witney elevaron al Parlamento una petición a

80 Stock, *op. cit.*, vol. II, p. 109.

81 Donnan, *op. cit.*, vol. I, p. 267.

82 Stock, *op. cit.*, vol. II, p. 179.

favor del monopolio de la Compañía. Los trabajadores del paño de Shrewsbury hicieron la misma apelación en 1696, y los tejedores de Kidderminster lo hicieron dos veces en el mismo año. En 1709 los tejedores de Exeter y los mercaderes de lana de Londres, y en 1713 varios comerciantes interesados en la manufactura lanera también se pusieron del lado de la compañía.[83]

Pero el peso de los intereses laneros estaba principalmente al lado de los comerciantes libres. El monopolio de la Compañía, la capacitaba para «compeler a los comerciantes a una cantidad y precio, largo, ancho y peso limitados».[84] El monopolio significaba sólo un comprador y un vendedor. Un investigador en la Aduana atestiguó que cuando el comercio era libre había una mayor exportación de lana. Según el testimonio de dos comerciantes de Londres en 1693, el monopolio había reducido las exportaciones de lana en cerca de un tercio. Suffolk exportaba 25.000 prendas de lana al año; dos años después del monopolio de la Compañía, el número declinó a 500.[85] En 1690 los pañeros de Suffolk y Essex y los manufactureros de Exeter elevaron una petición contra el monopolio de la Compañía. Exeter repitió la petición a favor del libre comercio en 1694, 1696, 1709, 1710 y 1711. Los comerciantes laneros del reino se quejaron en 1694 de que las restricciones habían provocado una notable disminución de sus ventas. Peticiones similares fueron presentadas contra el monopolio por los comerciantes laneros de Londres y los de Plymouth en 1710, los comerciantes laneros de Totnes y Ashburton, los manufactureros laneros de Kidderminster y los Merchant Adventurers de Minehead se incorporaron a la manufactura lanera en 1711.[86]

Otras peticiones al Parlamento pusieron el énfasis en la importancia del mercado colonial para la industria lanera. En 1690 los colonos de Jamaica protestaron contra el monopolio de la Compañía como un factor de desaliento para el tráfico, especialmente el tráfico lanero. Una petición de Manchester en 1704 reveló que la lana inglesa se comerciaba en Holanda, Hamburgo y Oriente por hilos y fibras de lino que, una vez manufacturados, eran enviados a las plantaciones. Los comerciantes y traficantes

---

83 Donnan, *op. cit.*, vol. I, pp. 413, 417-418; Stock, *op. cit.*, vol. III, pp. 162 (n), 186 (n), vol. III, p. 207 (n), 302 (n).

84 Donnan, *op. cit.*, vol. I, p. 379.

85 *Ibidem*, vol. I, p. 411, 418 (n).

86 Stock, *op. cit.*, vol. II, pp. 29 (n), 89 (n), 94, 186 (n).

de Liverpool en 1709, y los comerciantes y habitantes de Liverpool en 1715, sostenían que el monopolio de la Compañía era perjudicial para la industria lanera. En peticiones del industrial North en 1735 se revelaba que Wakefield, Halifax, Burnley, Colne y Kendal estaban todos interesados en la manufactura de mercancías de lana para África y las Antillas.[87]

Que las mercancías de lana figuren de forma tan prominente en los mercados tropicales debe ser atribuido a la política deliberada de la Inglaterra mercantilista. En 1732 se alegaba a favor de las colonias continentales, que Pensilvania sola consumía más exportaciones de lana de Inglaterra que todas las islas azucareras juntas, y Nueva York más que cualquier otra isla azucarera con excepción de Jamaica.[88] Las mercancías de lana eran más adecuadas para climas más frescos, y los colonos de Barbados preferían ligeros calicós que pudieran ser lavados fácilmente.[89] Pero la lana era el artículo básico de Inglaterra, y las consideraciones climáticas eran un refinamiento demasiado grande para la mentalidad mercantilista. Cualquiera que esté familiarizado con la sociedad británica de las Indias Occidentales de hoy podrá apreciar la fuerza de la tradición engendrada por todo esto. Hoy, las prendas interiores de lana son todavía comunes en las islas, aunque en mayor grado entre las generaciones más viejas, y los trajes de sarga azul son todavía un signo del bien vestir masculino. Como el inglés y a diferencia del norteamericano de las colonias, la clase media de color en el Caribe imita todavía las modas de la madre patria en su preferencia por los materiales más gruesos, tan ridículos y poco confortables en un ambiente tropical.

Pero el algodón superó más tarde a la lana en los mercados coloniales, al igual que lo hizo en los de la madre patria. De una exportación total de cuatro millones de libras de manufacturas de lana en 1772, menos del 3 por ciento fue a las Antillas y menos del 4 a África.[90] Los mejores clientes eran Europa y América. En 1783 la industria lanera empezó lentamente a imitar los cambios tecnológicos que habían

---

87 *Ibidem*, vol. II, p. 20; vol. III, p. 90, 224 (n), 298; vol. IV, pp. 293-297.

88 *Ibidem*, vol. IV, pp. 161 (n), 162 (n).

89 *Ibidem*, vol. III, p. 45.

90 J. James, *History of the Worstead Manufacture in England from the Earliest Times*, Londres, 1857, «Apéndice», p. 7.

revolucionado la industria del algodón. En el proceso posterior a 1783, el comercio triangular y el mercado de las Indias Occidentales no jugaron una parte apreciable.

Manufacturas de algodón

Lo que hizo la construcción de barcos para el transporte de esclavos por el Liverpool del siglo XVIII, lo hizo la manufactura de mercancías de algodón con destino a la compra de esclavos, por el Manchester del siglo XVIII. El primer estímulo para el crecimiento de *Cottonopolis* [Ciudad del Algodón] llegó de la mano de los mercados africanos y de las Indias Occidentales.

El crecimiento de Manchester estuvo íntimamente asociado con el de Liverpool, su salida al mar y el mercado mundial. El capital acumulado por Liverpool gracias al tráfico de esclavos se volcó hacia el interior a fin de fertilizar las energías de Manchester; las mercancías de Manchester hacia África eran llevadas a la costa en los barcos de esclavos de Liverpool. El mercado exterior de Lancashire estaba principalmente constituido por las plantaciones de las Antillas y de África. El tráfico de exportación era de 14.000 libras en 1739, en 1759 había aumentado cerca de ocho veces y en 1779 era de 303.000 libras. Hasta 1770 un tercio de estas exportaciones iban a la costa de los esclavos y la mitad a la costa americana y las colonias de las Antillas.[91] Fue esta tremenda dependencia del tráfico triangular la que hizo a Manchester.

Los artículos livianos de lana eran populares en la costa de los esclavos: así las sedas, siempre que fueran llamativas y que tuvieran grandes flores. Pero los más populares de todos los materiales eran las mercancías de algodón, ya que los africanos se hallaban ya acostumbrados a las prendas comunes blancas y negras de algodón de su propia manufactura, y desde un comienzo las prendas rayadas

91 A. S. Tuberville, *Johnson's England*, Oxford, 1933, vol. I, pp. 231-232.

llamadas «annabasses» eran un elemento regular de los cargamentos de los barcos de esclavos. Los artículos textiles de la India, proscritos en Inglaterra, establecieron pronto un monopolio del mercado africano. Diversas prendas indias con pintorescos nombres locales eran altamente apreciadas, y todavía otro poderoso interés entró en la órbita del tráfico de esclavos. Manchester trató de competir con la Compañía de las Indias Orientales: los «bafts», por ejemplo, eran tejidos baratos de algodón de Oriente más tarde copiados en Inglaterra para el mercado africano. Pero el retraso del proceso de teñido inglés hizo imposible que Manchester obtuviera los colores rojo vivo, verde y amarillo, tan populares en la costa. A Manchester le fue imposible imitar los colores de esos algodones indios, y existen evidencias de que los manufactureros franceses de algodón en Normandía eran igualmente incapaces de aprender los secretos de Oriente.

Manchester fue más afortunada en el comercio de estampados de algodón y lino, aunque las cifras para la primera mitad del siglo XVIII no son definitivas. Las guerras europea y colonial de 1739-1748 y la reorganización que se estaba operando en la Compañía Africana hacia 1750 causaron un colapso en el comercio de algodón con África, y cuando éste revivió después de 1750, las exportaciones de la India fueron insuficientes para satisfacer la demanda. Los manufactureros ingleses aprovecharon esta oportunidad para imponer sus propias mercancías. En 1752 la exportación de estampados de algodón y lino desde Inglaterra fue de 57.000 libras; en 1763, al final de la Guerra de los Siete Años, alcanzó la cifra excepcionalmente alta de 302.000 libras, pero después de 1767 permaneció entre 100.000 y 200.000 libras, cuando la competencia de la India volvió a resultar formidable.

Las estadísticas disponibles no permiten establecer comparación alguna entre el valor de las piezas de algodón inglés y las mercaderías de algodón de la India que se exportaban a África, ya que las primeras están dadas en valor y las segundas en cantidad. Pero el crecimiento de las exportaciones algodoneras de la India e Inglaterra a África da algunos indicios de la importancia del mercado africano. El total de las exportaciones de algodón alcanzó las 214.600 libras en 1751; en 1763 llegó a más del doble; en 1772 totalizó una cifra más de cuatro veces mayor, pero como resultado de la Revolución Americana declinaron a

195.900 en 1780. El efecto de la guerra sobre los mercados de esclavos y los mercados de las plantaciones es evidente. Hacia 1780 las piezas estampadas habían cesado de ser una parte importante de la industria del algodón. Pero no sólo había que culpar a la guerra por ello; Manchester podía satisfacer el mercado africano solamente cuando los algodones de la India fuesen escasos o tuviesen un precio elevado. Para el mercado de las plantaciones, el precio bajo era esencial y hasta 1780 el algodón crudo se tornó cada vez más caro a medida que el abastecimiento quedaba rezagado respecto de la demanda provocada por las nuevos inventos.[92]

Según cálculos facilitados al Consejo Privado en 1788, Manchester exportaba anualmente a África mercaderías por valor de 200.000 libras, 180.000 de esta suma eran sólo para los negros; la manufactura de estas mercancías representaba una inversión de 300.000 libras y daba empleo a 180.000 hombres, mujeres y niños.[93] Los manufactureros franceses, impresionados por la calidad y el bajo precio de esas mercancías especiales denominadas «ropa de Guinea» producidas en Manchester, enviaban agentes para obtener detalles y presentaban ofertas libres a los manufactureros de Manchester para que, en caso de que Gran Bretaña aboliera el tráfico de esclavos, se establecieran en Rouen, en donde recibirían toda clase de estímulos.[94] Además, Manchester proporcionaba al tráfico de las Indias Occidentales, más de 300.000 libras anuales en manufacturas, lo que significaba empleo para muchos miles de personas.[95]

Entre los manufactureros de algodón de Manchester y los traficantes de esclavos no existían las estrechas conexiones que ya han sido señaladas para el caso de los constructores navieros de Liverpool. Pero hay dos ejemplos excepcionales de tales conexiones. Dos conocidísimos manufactureros algodoneros del Lancashire, Sir William Fazackerly y Samuel Touchet, eran ambos miembros de la Compañía de Comerciantes con intereses en África. Fazackerly, un tratante londinense de fustán, presentó el caso de los comerciantes independientes de Bristol y

---

92 Wadsworth y Mann, *op. cit.*, vol. X, pp. 147-166.

93 Holt y Gregson Papers, vol. X, pp. 422-423.

94 *Report of the Commitee of Privy Council, 1788*, parte VI. Prueba de Mr. Taylor.

95 Holt y Greason Papers, vol. X, p. 423.

Liverpool contra la Compañía Africana en 1726.[96] Touchet, miembro de una gran casa algodonera de Manchester, representó a Liverpool en el cuerpo directivo de la Compañía durante el periodo 1753-1756. Se ocupó de equipar la expedición que capturó Senegal en 1758 y se esforzó por obtener el contrato para abastecer a las tropas. Defensor de la fracasada máquina de hilar de Paul con la que se pretendía revolucionar la industria algodonera, y acusado abiertamente de intentar monopolizar la importación de algodón crudo, Touchet agregó a sus muchos intereses una sociedad, junto a sus hermanos, con cerca de veinte barcos dedicados al comercio con las Indias Occidentales. Touchet murió dejando una gran fortuna, y fue descrito en su obituario como «el comerciante y manufacturero más importante de Manchester, notable por sus grandes habilidades y estricta integridad, y por su universal benevolencia y provecho para la humanidad». Dos escritores modernos nos han dejado esta descripción del hombre: «Como Ícaro, que se elevó demasiado alto», emerge como «el primer financiero importante que produjo el comercio de Manchester, y ciertamente como uno de los casos más tempranos de un hombre de Manchester que se dedicaba al mismo tiempo a la manufactura y a las inversiones financieras y comerciales a gran escala, en la ciudad y en el extranjero».[97]

Otros casos ponen de relieve la significación de la carrera de Touchet. Robert Diggles, traficante de esclavos de Liverpool, era hijo de un pañero de lencería en Manchester y hermano de otro. En 1747 un hombre de Manchester formaba sociedad con dos hombres de Liverpool en un viaje a Jamaica. Una importante firma de Manchester, la Hibberts, poseía plantaciones de azúcar en Jamaica, y en un momento dado abasteció de piezas e imitaciones de mercancías de las Indias a la Compañía Africana, para el tráfico de esclavos.[98]

Manchester recibió un doble estímulo del tráfico colonial. Si por un lado suministraba las mercancías requeridas en la costa de los esclavos y en las plantaciones, sus manufactureros dependían, a su vez, del abastecimiento de materia prima. Los intereses de Manchester en las islas eran dobles.

---

96 Donnan, *op. cit.*, vol. II, pp. 337 (n), 521-522 (n).

97 Wadsworth y Mann, *op. cit.*, pp. 149, 156-157, 231, 233, 243-247, 447.

98 *Ibidem*, pp. 209 (n), 231, 231 (n).

En los siglos XVII y XVIII, la materia prima llegaba a Inglaterra principalmente de dos fuentes: el Oriente y las Indias Occidentales. En el siglo XVIII la competencia de la India, que resultaba demasiado formidable para Manchester en la costa de los esclavos y que amenazaba con inundar incluso el mercado de la madre patria con sus mercancías, fue convenientemente aniquilada, en lo que a Inglaterra se refería, por los recargos prohibitivos sobre las importaciones indias. Así se dio el primer paso para que la ciudad del algodón se convirtiera, en los siglos XIX y XX, en el gran mercado del Lancashire. En el siglo XVIII, las medidas impositivas dieron a Manchester el monopolio del mercado nacional, y los traficantes independientes de la India empezaron a importar el algodón en bruto para las fábricas del Lancashire. Había surgido un competidor de las Antillas que sería seguido más tarde por Brasil, cuyo producto fue reconocido, hacia 1783, como francamente superior a todas las otras variedades.

Pero a principios del siglo XVIII Inglaterra dependía de las islas de las Antillas, para abastecerse de entre dos tercios y tres cuartos de su algodón en bruto. El algodón, de todas maneras, era esencialmente una consideración secundaria desde el punto de vista del colono de las Antillas, y por más que los colonos en general miraran con cierto celo que se cultivara en la India o en África o en Brasil, continuó siendo una consideración secundaria. Cuando se opusieron a la retención de Guadalupe en 1763, los intereses de las Antillas midieron sus argumentos en términos del azúcar, al mismo tiempo, y de forma significativa, un publicista contemporáneo apuntó a las exportaciones de algodón a Inglaterra, como una razón para conservar la isla.[99] En cualquier caso, el consumo británico era pequeño y la contribución de las Antillas era bien recibida. En 1764 las importaciones británicas de algodón en bruto totalizaron cerca de cuatro millones de libras; las Antillas abastecieron la mitad. En 1780 Gran Bretaña importó más de seis millones y medio de libras; las Antillas abastecieron dos tercios.[100]

---

99 *Cambridge History of the British Empire*, vol. II, p. 224; Wardworth y Mann, *op. cit.*, p. 190.

100 Los datos de importación de Gran Bretaña provienen de J. Wheeler, *Manchester, its Political, Social and Commercial History, Ancient and Modern*, Manchester, 1842, pp. 148, 170. Los de la importación de las Indias Occidentales, de L. J. Ragatz, *Statistics for the Study of British Caribbean History, 1763-1833*, Londres, s/f, p. 15, tabla VI.

En 1783, las Antillas todavía dominaban, por lo tanto, el comercio del algodón. Pero un nuevo día amanecía. En la fenomenal expansión de la industria que iba a vestir al mundo, unas pocas y pequeñas islas del Caribe no podían pensar en abastecer las materias primas necesarias. Su algodón era de variedad marina isleña, de fibra larga, de fácil lavado a mano, limitado a ciertas áreas y, por lo tanto, caro. Cuando la desmotadora de algodón permitió el cultivo del algodón de fibra corta facilitando la tarea de lavado, el centro de gravedad se trasladó de las islas al continente a fin de satisfacer las enormes demandas de la nueva maquinaria en Inglaterra. En 1784 un cargamento de algodón americano fue secuestrado por las autoridades aduaneras de Liverpool con el motivo de que, no siendo el algodón un producto *bona fide* de Estados Unidos, no podía ser transportado legalmente a Inglaterra en un barco americano.

Era un mal presagio para las Antillas, que coincidía, como lo hizo, con otro desarrollo significativo. Durante la Revolución Norteamericana las exportaciones de algodón de Manchester a Europa prácticamente se triplicaron.[101] La propia Revolución creó otro importante mercado para Manchester, los Estados Unidos independientes, en una época además en que la desmotadora de algodón estaba a la vuelta de la esquina. Tanto para el mercado de importación como para el exportación, el algodón comenzó entonces a penetrar en el mercado mundial. El soleado cielo del Caribe se oscurecía por una nube apenas perceptible pero portentosa, y la gentil brisa de las Antillas empezó a levantarse ominosamente. Se anunciaba el próximo huracán político y que, parafraseando la descripción de Edmund Burke sobre aquellos cataclismos de la naturaleza comunes en las Antillas, humilló el orgullo de los colonos azucareros, si bien no llegó a corregir sus vicios.

El refinado de azúcar

El procesado de las materias primas de las colonias dio origen a nuevas industrias en Inglaterra, suministró más empleos para los barcos y contribuyó a una mayor extensión del mercado mundial y del comercio

101 Wadsworth and Mann, *op. cit.*, p. 169.

internacional. Entre esas materias primas el azúcar fue prominente; su manufactura produjo el nacimiento de la industria del refinado de azúcar. El proceso de refinado transformó el tosco azúcar marrón manufacturado en las plantaciones, en azúcar blanca, que podía durar y ser susceptible de preservación, y que también podía ser fácilmente manipulada y distribuida por todo el mundo.

La referencia más temprana al refinado de azúcar en Inglaterra, se encuentra en una ordenanza del Consejo Privado, en 1615, por la que se prohíbe a los extranjeros instalar casas azucareras o practicar el arte del refinado del azúcar.[102] La importancia de la industria aumentó en proporción a su producción en las plantaciones, y a medida que el azúcar se fue convirtiendo, con la propagación del té y del café, en una de las necesidades de la vida, en lugar de ser un lujo de los reyes.

Hacia mediados del siglo XVIII había 120 refinerías en Inglaterra. Cada refinería, según se estimaba, proveía empleo a cerca de nueve hombres. Además, la distribución del producto refinado originaba cierto número de tráficos subsidiarios y requería buques y furgones para el tráfico costero e interior.[103]

La industria del refinado de azúcar de Bristol era una de las más importantes del reino. Fue en esta ciudad, en 1654, donde el periodista Evelyn, vio por primera vez el método para manufacturar terrones de azúcar;[104] en los anales de la historia de Bristol el azúcar figura con frecuencia como obsequio para los distinguidos visitantes que llegaban a la ciudad (Richard, hijo de Oliver Cromwell, y el rey Carlos II), en premio a lo cual el rey hizo caballeros a cuatro de los comerciantes de la ciudad.[105]

En 1799, había veinte refinerías en Bristol, y la ciudad refinó más que Londres en proporción a su tamaño y a población. El azúcar de Bristol era considerado superior en calidad, su proximidad a los

---

102 Fraser, *op. cit.*, p. 241.

103 Latimer, *Annals of Bristol in the Seventeenth Century*, p. 302; Pitman, *Development of the British West Indies*, p. 340.

104 Nicholls y Taylor, *op. cit.*, vol. III, p. 34.

105 Latimer, *Annals of Bristol in the Seventeenth Century*, pp. 280-281, 318-320.

abastecimientos de carbón combustible permitía que se pudiese vender más barato que en Londres; así mismo, halló en Irlanda, todo el sur de Gales y el Oeste de Inglaterra, los mercados para los que convenía su ubicación geográfica.[106] El refinado del azúcar siguió siendo durante mucho tiempo una de las actividades básicas de Bristol. En 1789, los refinadores de la ciudad elevaron al Parlamento una petición contra la abolición del tráfico de esclavos, del cual «dependía el bienestar y la prosperidad, si no la propia existencia, de las islas de las Antillas».[107] En 1811 había dieciséis refinerías en la ciudad, cuya conexión con esta industria cesó sólo hacia finales del siglo XIX, cuando los plátanos reemplazaron al azúcar.[108]

Algunos de los más prominentes ciudadanos de Bristol estaban conectados con el negocio del refinado del azúcar. Robert Aldworth, funcionario del siglo XVII, estuvo estrechamente identificado con el refinado y al mismo tiempo fue un importante comerciante que mandó construir dos nuevos muelles a fin de acomodar al creciente número de barcos[109] William Miles fue el industrial del refinado más sobresaliente del siglo XVIII. Su carrera es típica de la industria. Miles llegó a Bristol con un penique y medio en su bolsillo, trabajó como portero, se empleó luego como aprendiz para la construcción de barcos, ahorró quince libras y se embarcó para Jamaica como carpintero de buque, en un navío mercante. Compró un tonel o dos de azúcar, que vendió en Bristol con muy buena ganancia, con lo que obtuvo compró artículos de gran demanda en Jamaica y repitió su primera inversión. Miles se enriqueció muy pronto y se estableció en Bristol como refinador. Éste fue el humilde origen de una de las más grandes fortunas acumuladas con el tráfico de las Antillas. Cuando hizo socio a su hijo, Miles era suficientemente rico como para obsequiarlo con un cheque por 100.000 libras, para que pudiera casarse con la hija de un aristocrático pastor. Miles, el mayor, llegó a ser regidor y murió rico y respetado; el joven continuó como comerciante de las Antillas traficando principalmente con azúcar y negros, y a su muerte en 1848

106 *The New Bristol Guide*, Bristol, 1799, p. 70.

107 Donnan, *op. cit.*, vol. II, pp. 602-604.

108 Reid y Hicks, *op. cit.*, p. 66; MacInnes, *op. cit.*, p. 371.

109 Latimer, *op. cit.*, pp. 44-45, 88.

dejó una propiedad valorada en más de un millón.[110] En 1833 poseía 663 esclavos en Trinidad y Jamaica, por los cuales recibió retribuciones de 17.850 libras.[111]

La frecuente asociación de Glasgow con la industria del tabaco es sólo parte de la verdad. La prosperidad de la ciudad en el siglo XVIII se debió por lo menos, en la misma medida, al negocio del refinado del azúcar. El refinado del azúcar se remonta a la segunda mitad del siglo XVII. La casa azucarera del oeste fue edificada en 1667, seguida por la del este en 1669, poco después la casa de azúcar del sur y otra más apareció en 1701. Pero Glasgow trabajaba con la desventaja de que antes de 1707 las relaciones comerciales directas con las colonias eran ilegales, y los refinadores de azúcar de Glasgow se vieron forzados a depender de Bristol para sus materias primas. Esta situación llegó a su fin por medio del Acta de la Unión y un feliz accidente: dos oficiales escoceses, el coronel William Macdowall, cadete de una vieja familia, y el mayor James Milliken, mientras se hallaban acuartelados en St. Kitts, cortejaron y conquistaron a dos herederas, la viuda Tovie y su hija, propietarias de grandes plantaciones azucareras. Se había encontrado el eslabón que faltaba. La llegada de las herederas y sus maridos significaba que Glasgow se había convertido en uno de los principales puertos de entrada de los cargamentos de azúcar de las Antillas. En el mismo año del feliz acontecimiento se estableció una nueva refinería.[112]

La mayoría de las refinerías estaban ubicadas dentro y en los alrededores de la capital; eran ochenta, mientras que en Bristol existían solamente veinte. En 1774 había ocho refinerías en Liverpool, una de ellas, la casa de Brauckers, una firma también dedicada al tráfico de esclavos, y que era una de las más vastas en todo el reino.[113] Había otras en Manchester, Chester, Lancashire, Whitehaven, Newcastle, Hull, Southampton y Warrington.

---

110 Bourne, *op. cit.*, vol. II, pp. 17-18; Bostford, *op. cit.*, pp. 120, 123.

111 *H. of C. Sess Pap.*, 1837-1838, vol. 48. La suma exacta fue de 17.868,168 libras (pp. 68-69, 167-168).

112 Eyre-Todd, *op. cit.*, vol. III, pp. 39-40, 150-154.

113 Enfield, *op. cit.*, p. 90; T. Kaye, *The Stranger in Liverpool; or, an Historical and Descrptive View of the Town of Liverpool and its environs*, Liverpool, 1829, p. 184. Para el Branckers y la trata de esclavos, véase Donnan, *op. cit.*, vol. II, p. 655 (n).

Podemos preguntarnos por qué el refinado del azúcar crudo no se realizaba en su fuente, en las plantaciones. La división del trabajo, entre las operaciones agrícolas realizadas en clima tropical, y las operaciones industriales en clima templado, ha sobrevivido hasta hoy. La razón original no tiene nada que ver con la habilidad de la mano de obra o la presencia de recursos naturales. Fue el resultado de la política deliberada de la madre patria. La proscripción del refinado de azúcar en las islas correspondía con la misma proscripción de las manufacturas de hierro y de los textiles en el continente. ¿Debían ellas tener sus refinadores en Inglaterra o en las plantaciones?, preguntaba Sir Thomas Clifford en 1671. «Cinco barcos se ocupan de los negros», fue su respuesta, «y no quedan más que dos si se hace el refinado en las plantaciones; así se destruye el transporte naval y todo lo que pertenece a él; y si perdemos esta ventaja para Inglaterra, lo perderemos todo». De ahí la grave carga impositiva aplicada al azúcar refinada importada a Inglaterra, cuatro veces mayor que la del azúcar marrón. Con esta política Inglaterra fue emplazada a proveer un mayor número de toneles de azúcar crudo, se incrementó el consumo de carbón y provisiones, y los ingresos nacionales aumentaron.[114] Las peticiones de Davenant para que se concediera el permiso para el refinado en las colonias[115] cayeron en oídos sordos.

Es significativo que una lucha similar tuviera lugar en Francia, donde se resolvió en una victoria parecida para los mercantilistas. Colbert había permitido el refinado del azúcar en las Antillas Francesas, y el azúcar crudo y el refinado de las islas pagaba el mismo impuesto en Francia. Pero en 1682 el impuesto sobre el azúcar refinado se dobló, mientras que dos años después, bajo la pena de una multa de 3.000 libras (francesas), se prohibió levantar nuevas refinerías en las islas. Un decreto de 1698 fue todavía más drástico. El impuesto sobre el azúcar crudo de las Antillas fue disminuido de cuatro a tres libras por cada 112 libras de peso, mientras que el impuesto sobre el azúcar refinado se incrementó de ocho a veintidós libras y media (francesas). Esta última cifra era la del impuesto aplicado al azúcar refinado extranjero: «La drástica naturaleza de la protección acordada a los refinadores franceses contra sus compatriotas en las colonias resulta obvia».[116]

---

114 Stock, *op. cit.*, vol. I, pp. 385, 390.

115 Whitworth, *Work of Deveant*, vol. II, p. 37.

116 C. W. Cole, *French Mercantilism, 1693-1700*, Nueva York, 1943, pp. 87-88. La prohición

El interés por el refinado del azúcar en Inglaterra fue alentado por esa legislación. No siempre coincidía exactamente con los intereses de los que dependía para sus abastecimientos. Bajo el sistema mercantil, los colonos azucareros tenían el monopolio del mercado de la madre patria y las importaciones del extranjero estaban prohibidas. La política de los colonos era, por lo tanto, la de restringir la producción con el objeto de mantener un alto precio. El monopolio legal del mercado de la madre patria era una poderosa arma en sus manos, y ellos la usaron sin piedad, a expensas de toda la población de Inglaterra. Al tiempo que el precio del azúcar se vio naturalmente obligado a descender en el mercado mundial por el aumento del cultivo de la caña de azúcar en las colonias francesas, españolas y portuguesas, los colonos británicos se dedicaron a mantener un precio monopolista en el mercado de la madre patria.

Los amigos de los colonos les advirtieron que estaban cometiendo «un lamentable y fatal error», porque «si las plantaciones británicas no pueden, o no desean, producir azúcar, etc., en cantidad suficiente y a precios reducidos, los franceses, holandeses y portugueses pueden y quieren hacerlo».[117] No faltaban escritores, en fecha tan temprana como 1730, que apuraron al gobierno para que «abriese las compuertas de las leyes, y dejara entrar en ellas incluso el azúcar francés, hasta que nos sirvan, para lograr precios baratos, tan bien como les sirven a nuestros vecinos».[118] En 1739 Jamaica requirió la ayuda de la madre patria. El Consejo de Comercio y Plantaciones dio a conocer una clara e inequívoca advertencia. Jamaica tenía tanta tierra como el doble de todas las Islas Leeward juntas; sin embargo las exportaciones de estas islas excedían a las de Jamaica. «De lo cual se sigue que ni siquiera la mitad de vuestras tierras son cultivadas actualmente, y que Gran Bretaña no obtiene ni la mitad del beneficio de Vuestra Colonia, de lo que obtendría si ella fuese completamente aprovechada».[119]

---

sigue vigente. Véase J. E. Dalton, *Sugar, A Case Study of Goverment Control*, Nueva York, 1937, pp. 265-274.

117 Bennett, *op. cit.*, «Introduction», p. XXVII.

118 Anónimo, *Some Considerations humbly offer´d upon the Bill now depending in the House of Lords, relating to the Trade between the Northern Colonies and the Sugar-Islands*, Londres, 1732, p. 15.

119 F. Cundall, *The Governors of Jamaica in the First Half of the Eighteenth Century*, Londres, 1937, p. 178.

Los colonos no escucharon. En el siglo XVIII, no necesitaban hacerlo. En 1753, los refinadores de Londres, Westminster, Southwark y Bristol protestaron ante el Parlamento contra el egoísmo de los colonos y la «más intolerable especie de impuesto» representada por el precio más alto del azúcar británico. Los refinadores conminaron al Parlamento para que promoviera el interés de los colonos azucareros para producir más azúcar crudo mediante el incremento del área de cultivo. Tuvieron cuidado, sin embargo, de no pretender «entrar en competencia con los habitantes de todas las colonias azucareras, ya sea por la cantidad, por la riqueza, o por las consecuencias públicas». El Parlamento desvió la cuestión proponiendo resoluciones sobre el fomento de la colonización blanca en Jamaica.[120]

Una nueva crisis en las relaciones entre productores y procesadores se desarrolló durante la Revolución Norteamericana. Las importaciones de azúcar declinaron en un tercio entre 1774 y 1780. Los precios eran altos, y los refinadores, alarmados, pidieron al Parlamento que los aliviara mediante la admisión de azúcar. Si leemos entre líneas las notas sobre la cuestión, tomadas en consideración por la Comisión parlamentaria, podemos descubrir los conflictos de intereses entre refinadores y colonos. Los altos precios beneficiaban al colono, mientras que los refinadores deseaban un aumento del abastecimiento que los colonos no podían o no querían otorgar. Si no consentían en concederlo, los refinadores recomendaban una «ley saludable» que haría «que las colonias azucareras británicas se interesaran en extender el cultivo de sus tierras, con el fin de capacitarlas para obtener un producto mayor, a fin de enviar cantidades más grandes de azúcar a Gran Bretaña, y de esa manera hacerse más útiles a su madre patria, su comercio, navegación, y rentas».[121] Si no podían, debían comprar en otra parte; en las colonias francesas, por ejemplo. «Si yo fuese un refinador», dijo un testigo, almacenero al por mayor, «preferiría ciertamente el azúcar de Santo Domingo a cualquier otro».[122] El precipicio se abría bajo los pies

---

120 *Parl. Hist.*, vol. XIV, 1293-1294, 26 de enero de 1753; Anónimo, *An Account of the Late Application to Parliament from the Sugar Refiners, Grocers, etc., of the Cities of London and Westminster, th Borough of Southwark, and the City of Bristol*, Londres, 1753, pp. 3-5, 43.

121 Stock, *op. cit.*, vol. V, p. 559, 23 de marzo de 1753.

122 *H. of C. Sess. Pap., Reports, Miscellaneous, 1778-1782*, vol. 35, 1781. *Report from the Committee to whom the Petition of the Sugar Refiners of London was referred.* Véase especialmente las pruebas de Frances Kemble.

del colono azucarero, pero, con la cabeza orgullosamente erguida en el aire, siguió su camino murmurando la lección que le habían enseñado los mercantilistas y que había aprendido, no de forma prudente, sino demasiado bien.

La destilación del ron

La materia prima colonial dio origen a una nueva industria británica. Uno de los subproductos más importantes del azúcar es la melaza, de la cual se destila el ron. El ron, sin embargo, no alcanzó en ningún momento la importancia del algodón, y mucho menos del azúcar, como contribución a la industria británica; en parte debido, quizás, a que mucho ron se importaba directamente de las islas en su estado definitivo. Las importaciones de las islas aumentaron de 58.000 galones en 1721 a 320.000 en 1730. En 1763 la cifra era de un millón y cuarto de galones y se mantuvo a ritmo constante sobre los dos millones entre 1765 y 1779.[123]

El ron era indispensable en las pescaderías y en el tráfico de pieles, y también como ración naval. Pero su conexión con el tráfico triangular era más directa todavía. El ron constituía una parte esencial del cargamento de los barcos de esclavos, y particularmente de los barcos esclavistas de las colonias americanas. Ningún traficante de esclavos podía permitirse el lujo de prescindir de un cargamento de ron. Era provechoso difundir el hábito del licor sobre la costa. Los tratantes de negros eran sometidos a él, eran inducidos a beber hasta que perdían el uso de su razón, y entonces se cerraba el trato.[124] Un tratante de esclavos, con el bolso lleno del oro que se le había pagado por sus esclavos, aceptó estúpidamente la invitación a comer del capitán esclavista. Fue emborrachado, y al despertar a la mañana siguiente vio que su dinero había desaparecido y que él mismo había sido desnudado, marcado y encadenado con sus propias víctimas, ante la gran hilaridad de los

---

123 Stock, *op. cit.*, vol. IV, p. 132 (n); Ragatz, *op. cit.*, p. 17, tabla XI.

124 Saugnier y Brisson, *Voyages to the Coast of Africa*, Londres, 1792, p. 285.

marineros.[125] En 1765 se establecieron dos destilerías en Liverpool con el propósito expreso de abastecer los barcos con destino a África.[126] De igual importancia para el mercantilista era el hecho de que de la melaza podía obtenerse, además del ron, brandy y vinos comunes importados de Francia. Las destilerías eran una evidencia importante del interés de Bristol en las plantaciones de azúcar, y muchas eran las jeremiadas que mandaban al Parlamento en defensa de sus intereses y en oposición a la importación de brandy francés. El obispo Berkeley se hizo eco del sentimiento dominante cuando preguntó con acritud, en un lenguaje estrictamente mercantilista, si «siendo la embriaguez un mal necesario, ¿no podían los hombres también embriagarse con los productos de su propio país?».

El siglo XVIII en Inglaterra fue notorio por su alcoholismo. La bebida popular era el aguardiente, inmortalizada por Hogarth en su *Calle del Aguardiente*. Un aviso clásico de un negocio de aguardiente en Southwark decía: «Borracho por un penique, borracho perdido por dos peniques, paja limpia gratis». El aguardiente y el ron rivalizaban por el primer puesto.

Los colonos de las Antillas alegaban que el ron que ellos producían equivalía a una cuarta parte del valor de todos sus otros productos. Prohibir la venta de ron hubiera sido, por lo tanto, arruinarlos, y derivar a la gente hacia sustitutos extranjeros. Los colonos expresaron la esperanza de que la supresión de los males ocasionados por el uso excesivo de licores espirituosos no acarrearía la destrucción del comercio azucarero.[127] Según lo que ellos veían, la cuestión era, no si la gente debía beber, sino qué debían beber. El aguardiente, argumentaba un escritor anónimo, era «mucho más destructivo para el organismo humano» que el ron. «El aguardiente es una bebida demasiado fuerte, corrosiva e irritante para el uso interno; pero [...] el ron es una bebida tan suave, balsámica y benigna, que si se usa con prudencia y templanza puede resultar altamente beneficiosa, tanto para el alivio que como regalo para

125 R. Muir, *A History of Liverpool*, Londres, 1907, p. 197.

126 Donnan, *op. cit.*, vol. II, p. 529 (n).

127 Stock, *op. cit.*, vol. IV, pp. 303, 306, 309.

la naturaleza humana».[128] Ésta era una extraña descripción de la bebida que los habitantes de Barbados apodaban, más apropiadamente, *Kill-Devil* [mata-demonios].

Contra los colonos, se sostenía que el tráfico de ron de las Antillas era demasiado poco importante para que se permitiera continuar una enormidad manifiesta que tendía a destruir la salud y la moral de la gente en Gran Bretaña.[129] No es improbable que pesaran también en esto otras consideraciones. El ron competía con bebidas espirituosas hechas con trigo. El interés de las Antillas se oponía, por lo tanto, al interés de la agricultura inglesa. Los colonos azucareros denunciaban que la destilación del trigo tendía a elevar el precio del pan. Esta preocupación por el pobre consumidor de pan era conmovedora, viniendo como lo hacía, de extorsionadores que deseaban que el pobre gastara más dinero en su azúcar, y precedió en cien años a un conflicto similar, pero más importante, entre los granjeros y los industriales ingleses, sobre una rebaja del precio del pan, o una reducción de los salarios de las clases trabajadoras. La melaza amargó las relaciones entre el colono azucarero de las Antillas y el posadero británico, como también amargó las relaciones entre el colono y el colonizador de la tierra continental. El interés de las Antillas estaba siempre presto a recomendar su sustitución en Inglaterra, cada vez que escaseaba el grano, según decían, pero en realidad era cada vez que había exceso de azúcar. «¡Dulces caballeros!», escribió un campeón anónimo de las tierras de cebada en 1807, «Ellos han elegido un argumento demasiado rebuscado para apoyar su causa de sacarina»;[130] Michael Sadler, en 1831, expresó: «Puede obtenerse una bebida saludable de ese artículo, pero a la gente de Inglaterra no le gusta».[131]

128 Anónimo, *Short Adnimadversions on the Difference now set up between Gin and Rum, and Our Mother Country and Colonies*, Londres, 1769, pp. 8-9.

129 Stock, *op. cit.*, vol. IV, p. 310.

130 Windham Papers, British Museum, Add. MSS. 37886, ff. 125-128: Anónimo, «Observations on the proposal of the West Indias Merchants to substitute sugar in the distelleries instead of barley», *circa* 1807.

131 *Hansard*, *Third Series*, vol. V, p. 82, 20 de julio de 1831.

Sin embargo, el verdadero enemigo del destilador de las Antillas no era el granjero inglés sino el destilador de Nueva Inglaterra. Los traficantes de Nueva Inglaterra rechazaban comprar ron de las Antillas e insistían en la melaza, que ellos mismos destilaban, y enviaban a *Newfoundland*, a las tribus de los indios, y por encima de todo a África. El tráfico de ron en la costa de los esclavos se convirtió en un virtual monopolio de Nueva Inglaterra. En 1770 las exportaciones de ron de Nueva Inglaterra a África representaban más de cuatro quintos del total de las exportaciones coloniales de ese año,[132] otro importante interés creado obtuvo su sostén del tráfico triangular. Pero aquí, también, yacía la semilla de futuros inconvenientes. La melaza de las Antillas Francesas era más barata que la británica, debido a que a éstas no se les permitía la destilación a fin de que no compitiera con el brandy de la madre patria. Antes que usar sus melazas como alimento para sus caballos, preferían venderla a los colonos del continente. Estos últimos se dirigieron, por lo tanto, a los colonos franceses. La melaza fue uno de los principales rubros en el comercio entre el continente y las colonias azucareras extranjeras que, como se demostró más tarde, tuvo consecuencias imprevistas para los colonos azucareros británicos.

Pacotilla

Los cargamentos de esclavos estaban incompletos sin la «pacotilla», esto es, los diversos rubros y baratijas que respondían a la afición que sentían los africanos por los colores brillantes, y por la cual, después de haber vendido a sus semejantes, se desprenderían, en las postrimerías del siglo XIX, de su tierra, otorgando concesiones mineras. Los artículos de cristal y cuentas eran siempre solicitados en la costa de los esclavos, y en las plantaciones había una gran demanda de botellas. La mayoría de estos artículos eran manufacturados en Bristol.[133] Un tratante de

---

132 E. R. Johnson, *et al.*, *History of Domestic and Foreign Commerce of the United States*, Washington DC, 1915, vol. I, p. 118. Las exportaciones a África fueron 292.966 galones de un total de exportaciones de 349.281.

133 J. Corry y J. Evans, *The History of Bristol, Civil and Ecclesiastical*, Bristol, 816, vol. II, pp. 307-308; Saugnier y Brisson, *op. cit.*, pp. 296-299.

esclavos recibió un apuesto negro de un príncipe, como pago por trece cuentas de coral, media cuerda de ámbar, veintiocho campanillas de plata, y tres pares de brazaletes para sus mujeres; en reconocimiento de esta liberalidad, obsequió a la favorita del príncipe con un presente de algunas hileras de cuentas de cristal y cerca de cuatro onzas de lana escarlata.[134] Individualmente, estos rubros eran de valor nulo; en conjunto constituían un tráfico de gran importancia, una parte tan esencial de las transacciones esclavistas que la palabra «pacotilla» todavía se usa comúnmente en las Antillas para designar una chuchería barata y chillona, entregada como compensación por objetos de gran valor.

Las industrias metalúrgicas

El tráfico de esclavos requería mercancías más lúgubres, aunque de ninguna manera menos útiles que las manufactureros de lana y algodón. Se necesitaban cadenas y grillos y candados para asegurar firmemente a los negros sobre los barcos de esclavos y así prevenir tanto motines como suicidios. La práctica de marcar a los esclavos para identificarlos requería hierros al rojo vivo. Las regulaciones legales prescribían que sobre cualquier barco con destino al África, las Antillas o las Indias Orientales, «tres cuartas partes de su provisión de cerveza debían ser puestas en toneles con armazón de hierro, asegurados con aretes de hierro de buen material y bien trabajado».[135] En una gran parte de la costa africana, las barras de hierro constituían el instrumental del tráfico y cada una equivalía a cuatro barras de cobre.[136] Las barras de hierro constituían cerca de las tres cuartas partes del valor del cargamento del *Swallow* en 1679, alrededor de un cuarto del cargamento del *Mary* en 1693, cerca de un quinto del cargamento de un barco esclavista en 1733.[137]

134 Saugnier y Brisson, *op. cit.*, p. 217.

135 Stock, *op. cit.*, vol. II, p. 264 (n).

136 Donnan, *op. cit.*, vol. I, pp. 234 (n), 300 (n).

137 *Ibidem*, vol. I, pp. 256, 262; vol. II, p. 445.

En 1682 la Compañía Real Africana exportaba alrededor de 10.000 barras de hierro por año.[138] Los patrones del hierro también encontraron un mercado favorable en África.

Las escopetas eran una parte regular del cargamento africano. Birmingham se convirtió en el centro del tráfico de escopetas, como Manchester lo era del tráfico de algodón. La lucha entre Birmingham y Londres por el tráfico de escopetas fue simplemente otro ángulo en la disputa entre el libre tráfico y el monopolio, a la cual ya hemos aludido con referencia a la competencia por el tráfico de esclavos en general entre la capital y los puertos marinos. En 1709 y 1710 los fabricantes de escopetas de Londres elevaron una petición en favor del monopolio de la Compañía Real Africana. Los fabricantes de escopetas de Birmingham y los fabricantes de hierro emplearon toda su capacidad y su influencia contra la compañía y los intereses de Londres. Tres veces, en 1708, 1709 y 1711, se opusieron a la renovación del monopolio de la compañía que había sido modificado en 1698.[139] El tráfico había aumentado desde entonces y sentían temor por la renovación del monopolio, que sometería sus manufacturas «a un comprador, o a cualquier sociedad monopolista, con exclusión de todas las otras».[140]

En el siglo XIX las escopetas de Birmingham eran intercambiadas por aceite de palma de África, pero el siglo XVIII fue testigo de un intercambio menos inocente. Las escopetas de Birmingham del siglo XVIII eran intercambiadas por hombres, y todo el mundo decía que el precio de un negro era una escopeta de Birmingham. El mosquete africano era una exportación importante de Birmingham, y alcanzaba un total de 100.000 a 150.000 unidades anuales. Al lado del gobierno inglés y de la Compañía de las Indias Orientales, África figuraba como el cliente más importante de los fabricantes de escopetas de Birmingham.[141]

---

138 *Ibidem*, vol. I, p. 283.

139 Stock, *op. cit.*, vol. III, pp. 207 (n), 225 (n) 278 (n) (Birmingham); 204 (n), 228 (n) (London).

140 Donnan, *op. cit.*, vol. II, p. 98.

141 W. H. B. Court, *The Rise of the Midland Industrial Revolution*, Manchester, 1924, p. 195.

Las necesidades de las plantaciones tampoco debían ser descuidadas. Hacia finales del siglo XVII los industriales del hierro, Sitwells, de Derbyshire, producían entre otras cosas hornos para azúcar y rodillos para aplastar la caña de Barbados: Birmingham, asimismo, estaba interesada en las plantaciones.[142] Las exportaciones de hierro trabajado y de clavos iban a las plantaciones, aunque estas exportaciones tendían a fluctuar según las condiciones del comercio azucarero. Como dijo un patrón del hierro en 1737: «El mal estado de algunas de nuestras islas azucareras ha resultado en [...] cierto perjuicio para el tráfico del hierro; porque el consumo de mercaderías de hierro, en esas islas, aumenta o disminuye, en la medida en que aumenta o disminuye el tráfico de azúcar».[143] Un viejo historiador de la ciudad nos ha dejado una descripción del interés de Birmingham en el sistema colonial: «Ejes para la India y tomahawks para los nativos norteamericanos; y para Cuba y Brasil, cadenas, esposas y collares de hierro destinadas a los pobres esclavos [...] En las selvas primitivas de América el hacha de Birmingham derribaba los viejos árboles; los campos ganaderos de Australia resonaban con el sonido de campanillas de Birmingham; en la India Oriental y en las Antillas atendían los campos de caña de azúcar con azadas de Birmingham».[144]

Junto con el hierro iban el latón, el cobre y el plomo. Las exportaciones de vasijas de latón y marmitas para África se remontaban antes de 1660 pero aumentaron con el libre comercio después de 1698. Birmingham empezó así a exportar grandes cantidades de cuchillería y artículos de latón, y durante todo el siglo XVIII las mercancías británicas resistieron con éxito la competencia de las extranjeras en los mercados coloniales. La Compañía Cheadle, fundada en North Staffordshire en 1719, se convirtió pronto en una de las principales empresas de latón y cobre de Inglaterra. Extendió el radio de sus operaciones hasta incluir el alambre de latón, «las varas de Guinea» y los «manilos» (anillos de metal usados por las tribus africanas) utilizados en el tráfico africano. El capital de la compañía se incrementó once veces entre 1734 y 1780 cuando se reorganizó. «Empezando muy modestamente [...], se convirtió en una de las empresas de latón y cobre más importantes, si no la más

---

142 T. S. Ashton, *Iron and Steel in the Industrial Revolution*, Manchester, 1924, p. 195.

143 Stock, *op. cit.*, vol. IV, p. 434.

144 R. K. Dent, *The Making of Birmingham: being a History of the Rise and Growth of the Midland Metropolis*, Birmingham, 1804, p. 147.

importante del siglo XVIII». Según la tradición, los barcos partían hacia África con las bodegas llenas de ídolos y «manilos», mientras que las cabinas eran ocupadas por los misioneros, «un ejemplo edificante de una mercancía material que competía con una inmaterial».[145] El bautista Mills de Bristol produjo una prodigiosa cantidad de latón que, convertido en alambre y en forma de «batería», era usado extensamente en el tráfico africano.[146] Las fábricas de Holywell, además de producir vainas de cobre para los barcos de Liverpool, manufacturaba vasijas de latón para los comerciantes azucareros de las Antillas y los comerciantes de té de las Indias Orientales, y toda clase de variedades de instrumentos de latón, baratos y llamativos, para el tráfico africano.[147] Vasijas de latón y marmitas eran exportadas a África y a las plantaciones, y en una lista, después del título «vasijas de latón», podemos leer «*idem*, grandes para lavarse los cuerpos».[148] Estas «vasijas de baño», hechas ahora de hojalata galvanizada, son todavía un rasgo normal de la vida actual en las Antillas.

Las necesidades de la construcción de embarcaciones dieron un nuevo impulso a la industria pesada. Las fundiciones de cadenas de hierro y anclas, de las que había muchas en Liverpool, sobrevivieron a la construcción de barcos. Las vainas de cobre para los barcos fomentaron la creación de industrias locales en la ciudad y en los distritos adyacentes a fin de responder a la demanda. Se empleaban entre treinta y cuarenta barcos en el transporte del cobre, fundido en Lancashire y Cheshire, de las fábricas de Holywell a los almacenes en Liverpool.[149]

El interés de los industriales del hierro en el tráfico de esclavos continuó durante todo el siglo. Cuando la cuestión de la abolición llegó al Parlamento, los manufactureros, al igual que los comerciantes, de hierro, cobre, latón y plomo de Liverpool, elevaron una petición contra el proyecto, que afectó al trabajo en la ciudad y despachó a miles de personas convertidos en «solitarios vagabundos del mundo, que buscaban

---

145 H. Hamilton, *The English Brass and Copper Industries to 1800*, Londres, 1926, pp. 137-138, 149-151, 286-292.

146 E. Shiercliff, *The Bristol and Hotwell Guide*, Bristol, 1789, p. 16.

147 A. H. Dodd, *The Industrial Revolution in North Wales*, Cardiff, 1933, pp. 156-157.

148 Donnan, *op. cit.*, vol. I, p. 237.

149 Stewart-Browne, *op. cit.*, p. 52-53.

empleo en climas extraños».[150] El mismo año Birmingham declaró que dependía del tráfico de esclavos en un grado considerable y en lo que se refiere a una gran parte de sus diversas manufacturas. La abolición arruinaría la ciudad y empobrecería a muchos de sus habitantes.[151]

Los temores eran exagerados. La demanda de municiones para las guerras comerciales del siglo XVIII habían preparado a los industriales del hierro para cubrir la demanda mucho más grande que iba a presentarse durante las Guerras Revolucionarias y Napoleónicas. Los mercados coloniales eran además insuficientes para absorber la producción aumentada que resultó de las innovaciones tecnológicas. Entre 1710 y 1735 las exportaciones de hierro prácticamente se triplicaron. En 1710, las Antillas Británicas absorbieron un quinto de las exportaciones, en 1735 menos de un sexto. En 1710, más de un tercio de las exportaciones a las plantaciones fueron a las islas azucareras, en 1735 más de un cuarto. La culminación se produjo en 1729, cuando las Indias Occidentales totalizaron cerca de un cuarto de las exportaciones totales y alrededor de la mitad de las exportaciones a todas las plantaciones.[152] Expansión en la madre patria, contracción en las islas azucareras. En 1783 los industriales del hierro comenzaron también a mirar hacia otra parte. Pero Cenicienta, ataviada temporalmente con sus ropas de fantasía en medio del baile, se absorbía demasiado en su propio goce para prestar la menor atención a las manecillas del reloj.

---

150 Donnan, *op. cit.*, vol. II, pp. 610-611.

151 *Ibidem*, vol. II, p. 609.

152 H. Scrivenor, *A Comprehensive History of the Iron Trade*, Londres, 1841, pp. 344-346, 347-355. Los porcentajes se han obtenido de las tablas dadas.

4. El interés de las Antillas

«Nuestras colonias de tabaco», escribió Adam Smith, «no envían a nuestro país colonos tan ricos como los que frecuentemente llegan de nuestras islas azucareras».[1] El colono azucarero se ubicaba entre los capitalistas más poderosos de la época mercantilista. Una obra teatral muy popular, *El hombre de las Antillas*, fue estrenada en Londres, en 1771. Al abrirse el telón, aparece la tremenda recepción que se prepara para recibir a un colono, como si se tratara del alcalde, que llega a Inglaterra. El criado filosofaba: «Es muy rico, y eso es suficiente. Dicen que posee ron y azúcar en grandes cantidades, como para hacer un ponche con toda el agua del Támesis».[2]

El colono de las Antillas era una figura familiar en la sociedad inglesa del siglo XVIII. La explicación se encuentra en el arrendamiento por propietarios absentistas, algo que siempre fue un azote para el Caribe y que todavía hoy continúa siendo uno de sus mayores problemas.

Un colono absentista argumentó en cierta ocasión que «el clima de nuestras colonias azucareras es tan desfavorable para el organismo de un inglés, que a nadie le gusta vivir allí; con más razón todavía, un hombre puede negarse a establecerse allí, al menos si no tiene perspectivas de mantener a su familia de una manera más decorosa, o que le permita ahorrar más dinero que con otro cualquiera de los negocios que se le presentan en Inglaterra, o en nuestras plantaciones del continente

---

1 Adam Smith, *op. cit.*, p. 158.

2 R. Cumberland, *The West Indian: A Comedy*, Londres, 1775, Acto I, Escena III. Una breve mención de la obra aparece en Sypher, *op. cit.*, p. 239.

americano».[3] Pero el clima de las Antillas no es desagradable; en cualquier caso, una vez hecha su fortuna, el propietario de esclavos retornaba a Inglaterra. En 1689, un funcionario de Barbados escribía que «por una especie de poder magnético, Inglaterra atrae todo lo que es bueno en las plantaciones. Es el centro hacia el cual tienden todas las cosas. No podemos gozar o imaginar nada que no sea Inglaterra: nuestros corazones están aquí, no importa dónde estén nuestros cuerpos [...] Todo lo que podemos arrancar y separar, lo traemos a Inglaterra».[4] En 1698 las Antillas enviaban anualmente a Inglaterra cerca de trescientos niños para que se los educara, con la diferencia, según Davenant, de que los padres se habían ido pobres y los hijos volvían ricos.[5] «Bien», dice Mr. Belcour, el colono, en la comedia *El hombre de la India Occidental*, «por primera vez en mi vida estoy aquí en Inglaterra, en la fuente de todo placer, en la tierra de la belleza, de las artes, de la elegancia. Mi buena estrella me proporcionó una apreciable fortuna, y los vientos benignos me han arrojado hacia aquí para que la gastara».[6] Una vez vuelto a Inglaterra, el mayor deseo del colono era adquirir una propiedad, mezclarse con la aristocracia, y hacer desaparecer los rastros de su origen. Su presencia en Inglaterra, como señaló Brougham, producía un efecto con frecuencia pernicioso sobre la moral y el carácter ingleses; donde los colonos eran numerosos y ya habían adquirido tierras, habitualmente introducían un orden inferior en las costumbres en la localidad.[7] Sus colosales riquezas les permitían despilfarrar el dinero en gastos que olían a vulgaridad y excitaban la envidia y el desagrado de la menos opulenta aristocracia inglesa.

El economista político Merivale, ya en el siglo XIX, consideró que el cambio del estado de residencia al de absentista fue más bien una ventaja que una desgracia para el carácter inglés, ya que puso en evidencia el desagrado por la muy arraigada crueldad y el libertinaje que caracterizaban la vida de las colonias de esclavos. Pero en cuanto a esa peculiar melindrería que trataba de evitar todo contacto con la esclavitud, al

3 Stock, *op. cit.*, vol. V, p. 259. William Beckford, 8 de febrero de 1747.

4 F. W. Pitman, «The West Indian Absentee Planter as a British Colonial Type», *Proceedings of the Pacific Coast Branch of the American Historical Association*, 1927, p. 113.

5 Witworth, *op. cit.*, v. II, p. 7.

6 Cumberland, *op. cit.*, Acto I, Escena V. Citado también en Pitman, *op. cit.*, p. 124.

7 Pitman, *op. cit.*, p. 125.

mismo tiempo que no tenía inconvenientes en gozar de las ganancias de la esclavitud, Merivale sólo pudo explicarla por «la general apología de la inconsistencia de la naturaleza humana».[8]

El absentismo, de todos modos, tuvo serias consecuencias en las islas. Las plantaciones quedaron libradas a la deficiente dirección de capataces y apoderados. En ciertas ocasiones, los gobernadores encontraban dificultades para obtener el *quorum* de las asambleas. Muchos cargos eran desempeñados por un solo individuo, y la desproporción entre las poblaciones blanca y negra había aumentado, agravando el peligro de las rebeliones de esclavos. Las Leyes de Escasez [*Deficiency Laws*] no lograron frenar la práctica del absentismo, de modo que las asambleas locales pudieran confiscar los grandes trechos de tierra que permanecían en barbecho y cuyos propietarios se encontraban ausentes, proponiendo su subdivisión entre pequeñas granjas. Ambas medidas, debido la insistencia de los colonos absentistas, hallaron la oposición del gobierno británico.[9]

De los colonos azucareros residentes en Inglaterra, los más prominentes eran los Beckfords, una vieja familia de Gloucestershire que se remontaba al siglo XII. Uno de ellos murió luchando por el rey en Bosworth Field en 1483, pero otro encontró en la conquista británica de Jamaica un medio de recuperar los bienes familiares. En 1670 el regidor Sir Thomas Beckford, uno de los primeros entre los grandes propietarios absentistas, obtenía 2.000 libras anuales de su propiedad en Jamaica, después de gastos. Peter Beckford llegó a ser el más distinguido de los nuevos colonos. Ocupó, a su debido tiempo, todas las posiciones civiles y militares más importantes de la isla, llegó a ser Presidente del Consejo y más tarde Lugarteniente Gobernador y Comandante en Jefe. A su muerte en 1710, se «hallaba en posesión de la más grande propiedad real y personal de cualquier súbdito de Europa». En 1737 su nieto, William, heredó la riqueza familiar y se convirtió en el colono de las Antillas más poderoso en toda Inglaterra.[10]

---

8 Merivale, *op. cit.*, pp. 82-83.

9 L. J. Ragazt, *Absentee Landlordism in the British Caribbean, 1750-1833*, Londres, s/f, pp. 8-20; Pitma, *op. cit.*, pp. 117-121.

10 R. M Howard (ed.), *Record and Letters of the Family of the Longs of Longville, Jamaica, and Hampton Lodge, Surrey*, Londres, 1925, vol. I, pp. 11-12; Cundall, *The Governorns of Jamaica in*

Beckford edificó, en su propiedad de Wiltshire, la Mansión Fonthill, considerada durante largo tiempo como el sitio más atractivo y espléndido del Oeste de Inglaterra:

> Era un edificio elegante, uniforme; consistía en un centro de cuatro pisos, y dos alas de dos pisos, comunicadas por corredores; estaba construido con piedras finas y adornado con un pórtico imponente, levantado sobre una base rústica, con dos tramos de escaleras curvas; sus habitaciones eran numerosas y se hallaban espléndidamente amuebladas. En ellas se desplegaban las riquezas y los lujos de Oriente; y en ocasiones especiales aparecían soberbiamente iluminadas y relucientes. Mientras que sus paredes estaban adornadas con las más costosas obras de arte, sus armarios y mesas de trabajo ostentaban una suntuosa combinación de oro, plata, metales y piedras preciosas, arreglados y trabajados por los más finos artistas y artesanos. A estos esplendores, a estos objetos deslumbrantes, aparentemente multiplicados y aumentados por grandes y costosos espejos, se agregaba una vasta, escogida y valiosa biblioteca [..] Podemos formarnos alguna idea de la amplitud, de la casa, por la medida de su gran hall de entrada de la planta baja, que medía ochenta y cinco pies y diez pulgadas de largo, por treinta y ocho pies y seis pulgadas de ancho. Su techo era abovedado, y estaba sostenido por grandes pilares de piedra. Una habitación fue amueblada en estilo turco, con grandes espejos, otomanas, etc., mientras que otras fueron enriquecidas con estatuillas de mármol finamente esculpidas.[11]

Beckford, el menor, no toleraba competidores. Poseedor de una viva fantasía y una vasta fortuna y que, según el historiador de la familia, no podía satisfacerse con nada que fuera vulgar, deseaba novedad, grandeza, complejidad y aun sublimidad. El resultado fue Fonthill Abbey, cuya construcción suministró empleo a gran cantidad de mecánicos y trabajadores, hasta el punto que debió construirse una nueva aldea para acomodar a algunos de los residentes. Las tierras de la abadía fueron sembradas, en una sección, con toda clase de arbustos florales

---

the Seventeenth Century, p. 26.

11 J. Britton, *Graphical and Literary Illustrations of Fonthill Abbey, Wiltshire, with Heraldical and Genealogical Notices of the Beckford Family*, Londres, 1823, pp. 25-26.

y árboles americanos, que crecieron en toda su abundancia nativa.[12] En 1837 se le adjudicó a Beckford la cantidad de 15.160 libras como compensación por los 770 esclavos que poseía en Jamaica.[13]

Los Hibberts eran colonos de las Antillas, al igual que también comerciantes. Como hemos visto, los Hibberts abastecían de piezas de algodón y lino a África y a las plantaciones. Robert Hibbert vivía en Bedfordshire de las rentas provenientes de su propiedad de las Indias Occidentales. Su plantación era una de las más valiosas de Jamaica; «aunque fue siempre un amo eminentemente bueno», nos asegura su biógrafo, «no sentía repugnancia por esta clase de propiedad por ningún motivo moral». A su muerte dejó un fondo cuyas rentas representaban cerca de mil libras al año para tres o más estudiosos de teología, y esto lo hizo con el objeto de difundir el Cristianismo en su forma más simple y más inteligible y de promover el ejercicio ilimitado del juicio personal en asuntos de religión.[14] Un pariente, George, era socio de una opulenta firma comercial de Londres, y fue durante muchos años agente de Jamaica en Inglaterra. George Hibbert tomó la dirección en la construcción de los diques de las Indias Occidentales. Fue elegido primer presidente del Consejo de directores, y hoy su retrato, pintado por Lawrence, cuelga en la Sala del Consejo del Port of London Authority. Gran coleccionista de libros, la venta de su biblioteca duró cuarenta y dos días.[15] Los Hibberts recibieron 31.120 libras en compensación por sus 1.618 esclavos.[16] La mansión de la familia en Kingston, una de las casas más antiguas de Jamaica, subsiste todavía hoy, mientras que el nombre de la familia viene perpetuado en el *Hibbert Journal*, el celebrado periódico trimestral dedicado a la religión, la teología y la filosofía. Publicado por primera vez en octubre de 1902, el *Journal* tuvo «la sanción y el apoyo de los "Depositarios de Hibbert" quienes, no obstante, no asumieron responsabilidad alguna por las opiniones expresadas en sus páginas».[17]

---

12 *Ibidem*, pp. 26-28, 35, 39.

13 *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-1838, vol. 48. La cantidad exacta fue 15.160,29 libras (pp. 20-21, 64-65).

14 J. Murch, *Memoirs of Robert Hibbert, Esquire*, Bath, 1874, pp. 5-6, 15, 18-19, 97, 99, 104-105.

15 Broodbank, *op. cit.*, vol. I, pp. 102-103; A. Beaven, *The Aldermen of the City of London*, Londres, 1908-1913, vol. II, p. 203.

16 *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-1838, vol. 48. La cantidad exacta fue 31.121,16 libras (pp. 20, 22, 46, 52, 67, 79).

17 Véase la solapa de la portada del primer número de *Hibbert Journal*. La mansión familiar, en

También estaban vinculados con Jamaica los Longs. Charles Long dejó, a su muerte, propiedades en Suffolk, una casa en Bloomsbury, Londres, y una propiedad total en Jamaica que comprendía 14.000 acres [5.600 ha.]. Gozó de una renta muy grande, durante mucho tiempo, mayor que cualquier otro propietario de ese periodo en Jamaica, y obtuvo, de este modo, títulos para vivir con todo esplendor.[18] Su nieto, un colono de Jamaica, escribió una bien conocida historia de la isla. Un pariente, Beeston Long, Jr., fue presidente de la Compañía de Diques de Londres y director del Banco. Su mansión familiar en Bishopsgate Street, Londres, era famosa con justicia.[19] Otro miembro de la familia, Lord Farnborough, edificó Bromley Hill Place en Kent, una de las más famosas mansiones de Inglaterra, notable por sus maravillosos jardines ornamentales.[20]

No contento con su participación en la casa de negocios de Corrie y la Compañía en Liverpool, dedicada al comercio de granos, John Gladstone estuvo indirectamente vinculado con el tráfico de esclavos como propietario de esclavos en las Antillas. «Como muchos otros comerciantes de probidad y honestidad reconocidas, fue capaz de satisfacer su conciencia persuadiéndose de que se trataba de una necesidad». Gladstone adquirió, valiéndose de ejecuciones hipotecarias, grandes plantaciones en la Guayana Británica y Jamaica, al mismo tiempo que se ocupaba intensamente del tráfico de las Antillas. El azúcar y otros productos que vendía en la Bolsa de Liverpool eran cultivados en sus propias plantaciones e importados en sus propios barcos. La fortuna amasada por estos medios le permitió establecer conexiones comerciales con Rusia, India y China y realizar grandes y afortunadas inversiones en propiedades de tierras y viviendas en Liverpool. Contribuyó enormemente a las obras de beneficencia de Liverpool, edificó y fundó iglesias, y fue un elocuente campeón del partido de los griegos en sus

---

la calle Duke de Jamaica, fue erigida por Thomas Hibbert, que llegó a la isla en 1734. Llamada «Hibbert´s House» [la casa de Hibbert], sirvió de sede del Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas y era conocida como «Headquarters House» [Cuartel General]. Más tarde, alojó la oficina de la Secretaria Colonial y la Cámara Legislativa del municipio. Véase *Papers relating to the Preservation of Historic Sites and Ancients Monuments and Buildings in the West Indian Colonies*, Cd. 6428, His Majesty´s Stationery Office, 1902, p. 13.

18 Howard, *op. cit.*, vol. I, p. 71.

19 *Ibidem*, vol. I, p. 177.

20 C. De Thierry, «Distinguished West Indians in England», *United Empire*, octubre de 1912, p. 831.

luchas por la independencia. Cuando su famoso hijo, William Ewart, fue candidato en las elecciones de Newark en 1832, un periódico público recordó con precisión a los electores, aunque quizás con no muy buen gusto, que el candidato era «el hijo de Gladstone de Liverpool, una persona que había amasado una gran fortuna gracias al comercio de las Antillas. En otras palabras, una gran parte de su oro había brotado de la sangre de los esclavos negros».[21] Durante la mayor parte de la agitación por la emancipación, John Gladstone fue presidente de la Asociación de las Indias Occidentales y en una ocasión dirigió una memorable controversia en uno de los periódicos de Liverpool contra James Cropper, un abolicionista de Liverpool, sobre la cuestión de la esclavitud de las Antillas.[22] La compensación que se pagó a Gladstone en 1837, de acuerdo con el Acta de 1833, alcanzó las 85.600 libras por 2.183 esclavos.[23]

Los Codringtons eran otra familia bien conocida que debió su riqueza y su estatus a sus plantaciones de esclavos y azúcar. Christopher Codrington fue gobernador de Barbados durante el siglo XVII y sus plantaciones en Barbados y Barbuda valían 100.000 libras en moneda moderna. Fundó allí un colegio que todavía lleva su nombre. A su muerte dejó 10.000 libras, la mayor parte de esa suma para una biblioteca. Su valiosa colección de libros con un valor total de 6.000 libras fue legada al Colegio All Souls, de Oxford, donde formaron el núcleo de la famosa Biblioteca Codrington. Uno de sus descendientes fue héroe de la victoria naval de Navarino en la causa de la independencia griega, en el siglo XIX.[24]

La familia Warner estaba dispersa sobre las Islas Leeward, algunos en Antigua, otros en Dominica, otros en San Vicente, otros en Trinidad. Thomas Warner fue pionero entre los colonos británicos del Caribe. Joseph, uno de los miembros de su familia, llegó a ser uno de los tres

---

21 Anónimo, *Fortunes made in Bussiness*, Londres, 1884, vol. II, pp. 117-119, 122-124, 130, 134; Bourne, *op. cit.*, vol. II, p. 303.

22 *Correspondence between John Gladstone, M.P. and James Cropper, on the present state of Slavery in the British West Indies and in the United States of America, and on the Importation of Sugar from the British Settlements in India*, Liverpool, 1824.

23 *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-1838, vol. 48. La cantidad exacta asciende a 85.606,02 libras (pp. 23, 58, 120-121).

24 Harlow, *Chistopher Codrington*, pp. 210, 242.

cirujanos más importantes de su época: cirujano en el Guy's Hospital y primer miembro del Colegio de Cirujanos fundado en 1750. Su retrato, realizado por Samuel Medley, se halla en posesión del Real Colegio de Cirujanos. En el siglo XIX, otro Warner fue Presidente del Consejo de Antigua, mientras que todavía otro, como Apoderado General de Trinidad, fue el gran abogado de la inmigración a la India Oriental. Quizás el miembro más conocido de esta familia de las Antillas es Pelham Warner, famoso cricketero y reconocida autoridad en el gran juego inglés.[25]

Otros nombres, menos espectaculares, recuerdan la gloria del azúcar. Bryan Edwards, historiador de las Antillas Británicas hacia fines del siglo XVIII, confiesa que hubiera vivido y muerto olvidado en la pequeña propiedad paterna ubicada en la arruinada población de Westbury, en Wiltshire, si no hubiera sido por sus dos opulentos tíos dedicados al cultivo del azúcar en las Indias Occidentales.[26] Los Pinneys, bien conocidos en Bristol, poseían plantaciones de azúcar en Nevis.[27] El hijo de Joseph Marryat era el capitán Frederick Marryat, el famoso novelista de la vida del mar, e inventor de un código de señales para la marina mercante que no fue abandonado hasta 1857.[28] El coronel William Macdowall fue la figura más notable de Glasgow. «Propietario de una noble mansión en el campo y una rica propiedad en las Antillas, con barcos en el mar y cargamentos de azúcar y ron que constantemente llegaban a la madre patria, gozaba también del prestigio social de su grado militar y de su larga genealogía, y debe haber sido admirado por todo aquel que encontraba a su paso, con su alto bastón de empuñadura dorada, a lo largo de la acera».[29]

Bryan Edwards negó con indignación la acusación de que sus colegas, los colonos, destacaran por una opulencia gigantesca o por el ostentoso despliegue de la misma. La evidencia de que disponemos apunta a lo contrario. La riqueza de las Antillas llegó a ser proverbial. En Londres y Bristol podían encontrarse comunidades de opulentos antillanos, y las placas recordatorias en la Iglesia de Todos los Santos, de

---

25 A. Warner, *Sir Thomas Warner, Pionner of the West Indies*, Londres, 1933, pp. 119-123, 126, 132.

26 Edwards, *op. cit.*, vol. I, «Introduction», p. IX.

27 MacInnes, *op. cit.*, pp. 308-310.

28 C. Wright y C. E. Fayle, *A History of Lloyd's, from the Founding of Lloyd's Coffe House to the Present Day*, Londres, 1928, p. 286.

29 Eyre-Todd, *op. cit.*, vol. III, pp. 151-152.

Southampton, hablan con elocuencia de la posición social que una vez gozaron.[30] Los prestigiosos colegios de Eton, Westminster, Harrow y Winchester, estaban llenas de los hijos de las Antillas.[31] Los carruajes de los colonos eran tan numerosos que, cuando se reunían, los londinenses se quejaban de que las calles quedaran bloqueadas incluso a cierta distancia. Se cuenta la historia de cómo, durante una visita a Weymouth, Jorge III y Pitt encontraron a un rico jamaicano con un imponente equipaje, que incluía guardias a caballo y de librea. Jorge III, con mucho desagrado, dijo, según se cuenta: «¿Azúcar, azúcar, eh? ¡Todo eso es azúcar! ¿Cómo van los impuestos, eh, Pitt, cómo van los impuestos?».[32] Los colonos de las Antillas eran visitantes habituales de los puntos de reunión de Epsom y Cheltenham;[33] sus hijos se mezclaban en términos de igualdad con las elegantes gentes de las Salas de la Asamblea y de Hot Wells en Bristol.[34] Una heredera de las Antillas era un partido muy deseado, y Charles James Fox casi decidió que la fortuna de 80.000 libras de Miss Phipps era la solución para sus fuertes deudas de juego.[35] Podríamos especular acerca del efecto que pudo haber tenido semejante boda sobre la carrera de Fox como abolicionista.

No pocos individuos humildes de Inglaterra alcanzaron la fortuna y el bienestar como consecuencia de un legado casual proveniente de alguna plantación de las Antillas. Llegó un tiempo en que semejante herencia era considerada como algo desagradable,[36] pero no sucedía así en el siglo XVIII. La pieza teatral de George Colman, *Africanos*, describe en relación al joven Mr. Marrowbone, el carnicero, una situación que debió resultar muy familiar para el público. El carnicero había heredado una plantación en las Antillas, y «ahora trata con negros, en lugar de regatear por bueyes».[37]

---

30 L. J. Ragatz, *The Fall of the Planter Class in the British Caribbean, 1763-1833*, Nueva York, 1928, p. 51.

31 *Parl. Hist.*, vol. XXXIV, p. 1102. Duke of Clarence, 5 de julio de 1799.

32 Ragatz, *op. cit.*, p. 50.

33 Botsford, *op. cit.*, p. 148; A. Ponsoby, *English Diaries*, Londres, 1923, p. 284.

34 MacInnes, *op. cit.*, p. 236.

35 Bready, *op. cit.*, p. 157.

36 G. W. Dasent, *Annals of an Eventful Life*, Londres, 1870, vol. I, pp. 9-10.

37 Sypher, *op. cit.*, p. 255.

El poder de los colonos se intensificó, además, por el gran número de comerciantes de las Antillas que obtenían vastas ganancias del tráfico antillano. Según el profesor Namier, «en 1761 había relativamente pocos comerciantes importantes en Gran Bretaña que, de una manera u otra, no comerciaran con las Antillas, y una cantidad considerable de familias acomodadas poseían intereses en las islas azucareras, de manera análoga a la gran cantidad de ingleses que hoy tienen acciones en goma asiática o plantaciones de té o campos de aceite».[38] No siempre los dos grupos miraban las cosas de la misma manera. En un principio, los colonos y los comerciantes representaron organizaciones distintas, y el vínculo entre ellos (el crédito) no siempre contribuía a la armonía. Pero esto no hubiera sido, por sí mismo, un motivo básico de conflicto, ya que el comerciante podía recurrir siempre a la ejecución hipotecaria. Más importante que el factor de la deuda era la determinación de los colonos a mantener precios de monopolio; y, en la lucha por la concesión del comercio directo con Europa en 1739, la hostilidad entre los dos grupos aumentó considerablemente.[39] Pero a la larga la comunión de intereses era más grande y más importante que el conflicto, y los colonos y los comerciantes se unieron finalmente hacia 1780, cuando toda la fuerza que podían congregar juntos iba a ser pronto requerida para reforzar los diques del monopolio contra el creciente torrente del libre comercio.

La combinación de esas dos fuerzas, los colonos y los comerciantes, añadida a los agentes coloniales de Inglaterra, constituía el poderoso interés de las Antillas del siglo XVIII. En la clásica época de la corrupción parlamentaria y la venalidad electoral, su dinero tenía la palabra. Ellos compraban votos y barrios miserables y llegaban así al Parlamento. Al competir, hacían subir los precios de los asientos. El Conde de Chesterfield fue mirado como objeto de risa en 1767, cuando ofreció 2.500 libras por un asiento por el que un antillano ofrecía el doble.[40] Ninguna fortuna hereditaria inglesa podía resistir este torrente de oro y corrupción coloniales. La aristocracia terrateniente inglesa se sentía indignada, «irritada, se veía obligada a hacer grandes gastos, y también experimentaba desconcierto» ante la aparición de los antillanos en las

38 L. B. Namier, *The Structure of Politics at the Accesion of George III*, Londres, 1924, pp. 184-185.

39 L. M. Penson, *The Colonial Agents of the British West Indies*, Londres, 1924, pp. 185-187.

40 A. S. Tuberviller, *English Men and anners in the Eighteenth Century*, Oxford, 1926, p. 134.

elecciones.[41] Hay un tono inequívoco de esta preocupación en la advertencia dirigida por Cumberland, en su drama, al antillano que hace ostentoso alarde de su riqueza y se jacta de sus planes para gastarla: «Para usarla, esperemos, no para gastarla; para tratarla, Mr. Belcour, no como a un vasallo, sobre el cual se posee un poder despótico y caprichoso; sino como a un súbdito a quien se debe gobernar con una autoridad sobria y contenida».[42] En las elecciones de 1830, un antillano gastó con éxito 18.000 libras para hacerse elegir en Bristol.[43] Los gastos electorales del candidato de las Antillas en Liverpool, que resultó derrotado, en ese mismo año, ascendieron a cerca de 50.000 libras, de las cuales un rico comerciante negrero y propietario de esclavos, John Bolton, proveyó una quinta parte.[44]

La dinastía de los Beckford estuvo convenientemente representada en el Parlamento, de acuerdo con su riqueza. El «rey» William representó a Shaftesbury de 1747 a 1754, y a la metrópolis de 1754 a 1770. Otro hermano representó a Bristol, un tercero a Salisbury, mientras que un cuarto fue propuesto para una aldea de Wiltshire.[45] Richard Pennant representó, en un momento dado, a Liverpool.[46] Uno de los Codringtons fue miembro del Parlamento en 1737.[47] George Hibbert representó a Seaford desde 1806 hasta 1812.[48] Edward Colston, el Cunard del siglo XVII, ocupó su asiento como representante de Bristol de 1710 a 1713.[49] El interés de las Antillas consiguio establecer el monopolio,

---

41 Lecky, *op. cit.*, vol. I, p. 251, citando a Bolingbroke.

42 Cumberlan, *op. cit.*, Acto I, Escena V. También aparece en Pitman, *op. cit.*, p. 124.

43 J. Latimer, Annals of Bristol in the Nineteenth Century, Bristol, 1887, 137-138.

44 *Recollections of Old Liverpool*, pp. 76-82. Prueba de la nueva tendencia, el rival de las Indias Occidentales, William Ewart, que jugaría un importante papel en la destrucción de la esclavitud y el monopolio indiano, fue apoyado, entre otros, por nombres como Brancker y Earle, cuyas conexiones con la esclavitud y la trata han quedado demostrado. Jonh Bolton recibió 15.391,17 libras por 289 esclavos en la Guinea británica. *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-1838, vol. 48, p. 131. En 1798, Bolton tenía seis barcos que navegaban a África y transportaban 2.534 esclavos. Donnan, *op. cit.*, vol. II, pp. 642-644.

45 Penson, *op. cit.*, p. 176.

46 Enfield, *op. cit.*, p. 92.

47 C. De Thierry, «Colonials at Westmister», *United Empire*, enero de 1912, p. 80.

48 Beaven, *op. cit.*, vol. II, p. 139.

49 Reid y Hicks, *op. cit.*, p. 57.

aun cuando no se llamara así, de un asiento en Bristol. John Gladstone ocupó su asiento primero por Woodstock y luego por Lancaster; tuvo el placer de escuchar, en mayo de 1833, el discurso inicial de su hijo, representante de Newark, en defensa de la esclavitud en las propiedades familiares de la Guayana.[50] El gran hombre de Estado halló que todos sus sentimientos filiales se confundían con la cuestión de la esclavitud; sus relaciones familiares con las plantaciones de azúcar de las Antillas hacían brotar toda su elocuencia.[51] Uno de los Lascelles se sentó en el Parlamento en 1757.[52] Hasta el amargo final, Henry Goulburn luchó en la batalla de las Antillas. En 1833 todavía pedía al Parlamento que tomara buena nota del impulso dado al comercio y a la agricultura, y que observara las aldeas que se habían convertido en ciudades, como consecuencia de la conexión con las colonias.[53] El Parlamento no prestó atención, y Goulburn tuvo que contentarse con cerca de 5.000 libras como compensación por sus 242 esclavos.[54] Joseph Marryat de Trinidad, Henry Bright de Bristol, Keith Douglas, Charles Ellis, todos eran de las Antillas. Diez de cada quince miembros de los comités más importantes de la Sociedad de Colonos y Comerciantes, ocupaban asientos en el Parlamento inglés.[55]

Con el propósito de afirmarse más aún los antillanos, al igual que los traficantes de esclavos, se atrincheraron no solamente en la Cámara Baja, sino también en la Cámara de los Lores, defendiendo así sus plantaciones y la estructura social sobre la que descansaban. El paso de una a otra cámara era fácil, las dignidades de «Par» se conferían rápidamente a cambio del apoyo político. Hay pocas o ninguna casa noble en Inglaterra, según un escritor moderno, sin mezcla de sangre de las Antillas.[56] Richard Pennant se convirtió en Lord Penrhyn. Los Lascelles, una vieja familia de Barbados, fueron ennoblecidos y se transformaron en Harewoods; uno de sus descendientes está casado actualmente con la

50 *Fortunes made in Bussiness*, vol. II, pp. 127, 129-131.

51 *Hansard*, *Third Series*, vol. LXXVIII, p. 469. John Bright, 7 de marzo de 1845.

52 De Thierry, *op. cit.*, p. 80.

53 *Hansard*, *Third Series*, vol. XVIII, p. III, 30 de mayo de 1833.

54 *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-1838, col. 48. La compensación pagada fue de 4.866,19,11 libras, p. 19.

55 Ragatz, *op. cit.*, p. 53.

56 De Thierry, *op. cit.*, vol. X, p. 1238, 7 de marzo de 1832.

hermana del soberano reinante de Inglaterra. El Marqués de Chandos, patrocinador de la «cláusula Chandos» en la Ley de Reforma de 1832, poseía plantaciones en las Antillas y también era portavoz de los intereses de las islas, aunque vivió lo suficiente como para ver el día en que ya resultaba casi inútil defender la causa de las Antillas.[57] El Conde de Balcarres poseía plantaciones de azúcar en Jamaica. La emancipación lo sorprendió siendo propietario de 640 esclavos, por los que recibió cerca de 12.300 libras en calidad de compensación.[58] Esto explica su histérica oposición, como gobernador de la isla, al tratado entre el General Maitland con el jefe de los esclavos, Toussaint L'Ouverture, para la evacuación de Santo Domingo tras el fracasado esfuerzo británico para conquistar la colonia francesa. «Causaría cierta extrañeza», escribió a su país, «si la Ciudad de Londres enviara una inmensa cantidad de provisiones y ropa para el uso del ejército de *Sans Culotte* reunido con el propósito de invadir a Inglaterra».[59] Lord Hawkesbury, cuyo nombre natal era Jenkinson, era propietario de las Antillas,[60] y, como presidente del Consejo Privado para el Comercio, prestó ayuda reiterada a la causa de los propietarios de esclavos y de los traficantes de esclavos. Gracias a esta devoción, le fueron dedicados tratos favorables para el tráfico de esclavos,[61] y Liverpool le honró con las llaves de la ciudad en gratitud por los importantes servicios prestados a la ciudad y por sus esfuerzos en el Parlamento en apoyo del tráfico de esclavos.[62] Hawkesbury simbolizó esta conexión, asumió el título de Conde de Liverpool cuando se le ascendió a Par, y aceptó también la oferta de la Corporación para compartir sus armas con las suyas propias.[63]

57 *Hansard, Third Series*, vol. X, 7 de marzo de 1832.

58 *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-1838, col. 48. La cantidad pagada fue de 2.281,5,10 libras, pp. 24, 53.

59 C. O. 137/100. Balcarres a Portland, 16 de septiembre de 1798.

60 Anónimo, *A Report of the Proceedings of the Committee of Sugar Refiners for the purpose of effecting a reduction in the high prices of sugar, by lowering the bounty of refined sugar exported, and correcting the evils of the West India monopoly*, Londres, 1792, p. 34.

61 Anónimo, *A Merchant to his Friendo on the Continent: Letters Concerning the Slave Trade*, Liverpool, s/f. Al Lord Hawkesbury, «como mecenas de este negocio en el país, de forma general, y como favorecedor del mismo, van dirigidas estas letras».

62 Liverpool Papers, Add. MSS. 38223, ff. 170, 175, 8 y 12 de septiembre de 1788.

63 *Ibidem*, Add. MSS. 38231, f. 59. Thomas Naylor, mayor, a Hawkesbury, 10 de julio de 1796; f. 60, «Minutes of the Common Council», 6 de julio de 1796; f. 64, Hawkesbury a Naylor, 16 de julio de 1796.

Los propietarios de esclavos no sólo dominaban la elección de algunos parlamentarios. Como sus aliados, los comerciantes azucareros y los traficantes de esclavos, se hacían notar en todas partes, en tanto regidores, alcaldes y consejeros. William Beckford fue regidor de la Ciudad de Londres y dos veces Lord Mayor. Sus contemporáneos se reían de su defectuoso latín y de su voz chillona; pero se vieron forzados a respetar su riqueza, su posición y su influencia política. Como alcalde, sus recepciones cívicas eran magníficas. En una ocasión, en un suntuoso banquete, seis duques, dos marqueses, veintitrés condes, cuatro vizcondes y catorce barones de la Cámara Alta se unieron a los miembros de los Comunes y desfilaron en procesión por la ciudad en honor suyo. Este propietario de esclavos pasó a la posteridad por su defensa de Wilkes y por la libertad de su palabra, indiferente al desagrado real.[64] En el Guildhall de Londres se halla un espléndido monumento erigido en su honor, con el famoso discurso, grabado en letras doradas sobre el pedestal, que hizo sonrojar a Jorge III.[65] Su hermano Ricardo fue también regidor de la Ciudad de Londres. William Miles llegó a ser regidor de Bristol. George Hibbert fue regidor de Londres.[66]

El interés de las Antillas tenía amigos poderosos, Chatham fue el consecuente defensor de los reclamaciones antillanas, ya fueran justas o injustas, y fue un íntimo amigo de Beckford. «Siempre considerará a las colonias azucareras como el interés, en tierra, de este reino, y sería un barbarismo considerarlo de otra manera».[67] John Gladstone y John Bolton fueron vigorosos defensores de Canning, que siempre insistía en la rudeza y la delicadeza y «la más terrible importancia» de la cuestión de las Antillas.[68] Huskisson y Wellington se mostraban

---

64 Bourne, *op. cit.*, vol. II, p. 135 (n). Macaulay lo describe como «un ruidoso, arrogante, analfabeto, demagogo, cuyo dialecto de los barrios obreros de Londres y su mal pronunciado latín eran motivo de risa en los periódicos». *Ibidem*. Para Horace Walpole, era «un idiota chillón». *The Letters of Horace Walpole*, vol. V, p. 248. Walpole a Earl de Stratford, 9 de julio de 1770. La famosa afirmación de Beckford «ominium meum mecum porto» muestra su formación en latín. Beaven, *op. cit.*, vol. II, p. 211. Sólo se podría esperar esto de una sociedad preocupada exclusivamente de las plantaciones y para la que Dryden no era más que un nombre. Steen, *op. cit.*, pp. 430, 433.

65 *Guide to the Guildhall of the City of London*, Londres, 1927, pp. 58-59.

66 Beaven, *op. cit.*, vol. II, p. 139.

67 R. Pares, *War and Trade in the West Indies, 1739-1763*, Oxford, 1936, p. 509.

68 E. J. Stapleton (ed.), *Some Official Correspondence of George Canning*, Londres, 1887, vol. I, p. 134. Para Liverpool, 9 de enero de 1824. «Esta aterradora cuestión […] Hay nudos que no

muy cordialmente dispuestos hacia los colonos; el segundo se negó a «saquear a los propietarios en las Antillas con el objeto de adquirir para sí mismos una pequeña popularidad en Inglaterra»;[69] el primero consideró la emancipación inalcanzable por interposición legislativa o promulgación de estatutos.[70] Pero la resistencia de los colonos y su obstinada negativa a hacer concesiones al sentimiento anti-esclavista de Inglaterra, les privó más tarde de estos amigos. Canning consideraba la esclavitud de las Indias Occidentales un tópico desagradable;[71] a Huskisson los asuntos de la esclavitud casi lo volvieron loco y los colonos le parecían insensatos;[72] Wellington, antes de que se dijera la última palabra sobre la esclavitud británica, sometió a rudo tratamiento a un diputado de las Antillas en Londres.[73]

Aliados con los otros grandes monopolistas del siglo XVIII, la aristocracia terrateniente, y la burguesía comercial de las ciudades de los puertos marítimos, los poderosos intereses en torno a las Antillas ejercieron, en el Parlamento no reformado, una influencia suficiente para hacer reflexionar a todo hombre de Estado, representaron una sólida falange de «aquéllos cuya ayuda en momentos de emergencia ha sido experimentada por cada administración».[74] Éstos opusieron una fuerte resistencia a la abolición, la emancipación y la derogación de su monopolio. Estaban

---

pueden deshacerse repentinamente ni deben ser cortados [...] Se debe ser cuidadoso para no echar por tierra [...] lo cual es moralmente cierto pero históricamente falso [...] No podemos legislar en esta Cámara como si estuviéramos legislando para Nuevo Mundo». *Hansard, New Series*, vol. IX, pp. 275, 278, 282, 15 de mayo de 1823.

69 *Despatches, Correspondence and Memoranda of Field Marshal Arthur, Duke of Wellington*, Londres, 1867-1880, vol. V, p. 603. Memorandum para Sir George Murray, 16 de mayo de 1829.

70 Huskisson Papers, British Museum, Add. MSS. 38745, ff. 182-183. Para Joseph Sandars, 22 de enero de 1824. Véase también *ibidem*, f. 81: «No me parece irrelevante que el President of the Board of Trade [Presidente del Consejo de Comercio] y diputado por Liverpool deba salir lo antes posible». Huskisson a Canning, sobre su participación en la Anti-Slavey Society [Sociedad anti-esclavista], 2 de noviembre de 1823.

71 *Ibidem*, Add. MSS. 38752, f. 26. Huskisson a Horton, 7 de noviembre de 1827. Véase *ibidem*, Add. MSS. 38745, ff. 69-70, 26 de octubre de 1823, para consultar la carta de dimisión de Canning del Board of Governors of the African Institution [Consejo de gobernadores del organismo para África].

72 *Ibidem,* Add. MSS. 38752, ff. 26-27.

73 W. Smart, *Economic Annals of the Nineteenth Century*, Londres, 1910-1917, vol. II, p. 545.

74 *The Right in the West India Merchants to a Double Monopoly of the Sugar-Market of Great Britain, and the Expedience of all Monopollies, examined*, Londres, s/f, pp. 59-60.

siempre a la defensiva a fin de oponerse a cualquier aumento en los impuestos al azúcar, que Beckford describiera en cierta ocasión como un *«coup de grace* a nuestras colonias azucareras y al tráfico de azúcar».[75] El interés de las Antillas fue el *enfant terrible* de la política inglesa hasta que la Independencia Norteamericana aplicó el primer gran golpe al mercantilismo y al monopolio.

En 1685 el gobernador de Jamaica se quejó de que cualquier impuesto adicional que se propusiera sobre el azúcar provocaría el desaliento de las colonias, arrojaría a las nuevas plantaciones fuera del mercado y obstaculizaría la ampliación de otras. Con esta propuesta «Virginia recibe un golpe mortal, Barbados y las islas enferman de tisis y Jamaica cae en la consumación».[76] En 1744 los colonos hicieron llegar su caso a cada miembro del Parlamento en un esfuerzo por alentar el clamor popular contra otra proposición a fin de incrementar los impuestos azucareros. La propuesta fue aprobada por una mayoría de veintitrés. «Y no sorprendió la exigüidad de la misma a aquéllos que consideraron cuántos se hallaban, por sí mismos o por sus amigos, profundamente interesados en una u otra parte del tráfico azucarero, y que la misma causa fue siempre popular en la Cámara de los Comunes».[77] Los colonos antillanos lograron, no obstante, que se transfiriese el impuesto extra propuesto para el azúcar, a los artículos de lencería del extranjero. Todo el episodio ilustró, simplemente, «las dificultades que surgían, ante los nuevos impuestos sobre el azúcar, por parte de la cantidad e influencia de aquéllos interesados directa o indirectamente en esa extensa rama del comercio».[78]

Una situación parecida volvió a producirse cuando fue necesario financiar la Guerra de los Siete Años. La aristocracia terrateniente de Inglaterra era quien habitualmente ayudaba a su hermano de las colonias, pero cuando llegó el momento de elegir entre sí misma y su distante pariente, fue del parecer que «su camisa estaba cerca de su cuerpo, pero que su piel estaba más cerca todavía». Beekford era interrumpido con risas sarcásticas, cuando defendía a sus camaradas, cada vez que

---

75 Stock, *op. cit.*, vol. V, p. 261, 8 de febrero de 1747.

76 Cundall, *The Governors of Jamaica in the Seventeenth Century*, *op. cit.*, p. 100.

77 *Parl. Hist.*, vol. XIII, p. 641, 13 de febrero de 1744.

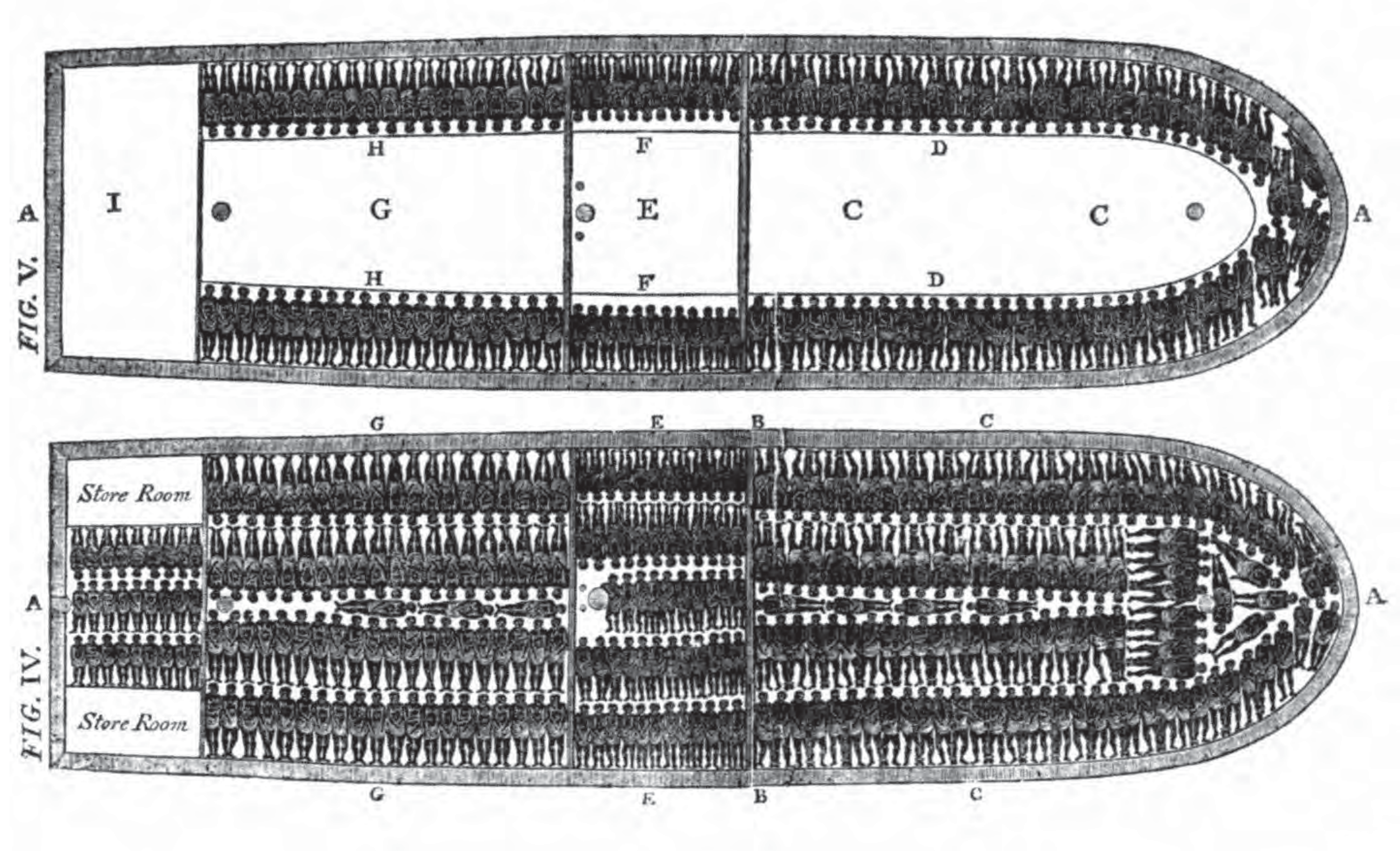
78 *Ibidem*, pp. 652, 655, 20 de febrero de 1744.

pronunciaba la palabra «azúcar».[79] El dedo mágico escribía. El agente por Massachusetts informó en 1764 que había cincuenta o sesenta votantes de las Antillas que podían inclinar la balanza hacia el lado que quisieran.[80] Era el apogeo del poder de los intereses azucareros de las Antillas. Pero en el nuevo siglo y en el Parlamento Reformado apareció otra combinación de cincuenta o sesenta votantes. Eran los intereses del algodón de Lancashire, su eslogan ya no era el monopolio sino el *laissez faire*.

---

79 Pares, *op. cit.*, pp. 508-509.

80 Penson, *op. cit.*, p. 228.


FIG. V.
A
I
H
G
H
F
E
F
D
C
C
D
A
FIG. IV.
G
E
B
C
Store Room
A
Store Room
A
G
E
B
C

5. La industria británica y el tráfico triangular

Gran Bretaña acumulaba grandes riquezas gracias al tráfico triangular. El aumento de mercancías de consumo gracias a este tráfico provocó, inevitablemente, el desarrollo de la capacidad productiva del país. La expansión industrial requería financiación. ¿Qué hombre, en las primeras tres cuartas partes del siglo XVII, se hallaba más capacitado para proveer el capital en efectivo que un colono azucarero de las Antillas o un traficante de esclavos de Liverpool? Ya hemos subrayado la rapidez con la que los colonos absentistas compraban tierras en Inglaterra, donde podían usar su riqueza para financiar los grandes desarrollos asociados con la Revolución Agrícola. Ahora debemos ocuparnos de las inversiones de las ganancias provenientes del tráfico triangular en la industria británica, donde éstas suministraban parte del inmenso presupuesto para la construcción de las enormes plantas que debían satisfacer las necesidades del nuevo proceso productivo, así como de los nuevos mercados.

La inversión de los beneficios en el comercio triangular

Operaciones bancarias

Muchos de los bancos del siglo XVIII que estaban establecidos en Liverpool y Manchester, estaban directamente asociados con el tráfico triangular. Se necesitaban grandes sumas para construir las fábricas de algodón y los canales que mejoraron los medios de comunicación entre ambas ciudades.

Típica del banquero del siglo XVIII es la transición de traficante a comerciante y luego la subsiguiente progresión de comerciante a banquero. El término *merchant*, en el contexto del siglo XVIII, muy a menudo abarcaba los rangos de capitán esclavista, capitán corsario[1] y propietario de barco corsario, antes de establecerse en tierra para dedicarse al respetable negocio del comercio. Las variadas actividades de un hombre de negocios de Liverpool incluían: cervecero, comerciante de licores, almacenista, traficante de bebidas espirituosas, agente de cambios, banquero, etc. Escribe el historiador: «Uno se pregunta qué es lo que cubría ese "etc."».[2] Como el canto que entonaban las sirenas, ese «etc.» no está más allá de toda conjetura. Incluía, en uno u otro momento, uno o varios aspectos del tráfico triangular.

El Banco de Heywood fue fundado en Liverpool en 1773 y continuó su actividad como banco privado hasta 1883, año en el que fue adquirido por el Banco de Liverpool. Sus fundadores eran prósperos comerciantes, que más tarde fueron elegidos para la Cámara de Comercio. «Ellos tenían la experiencia», escribe el historiador, «"del tráfico africano", además de su actividad como corsarios». Ambos aparecen en la lista de comerciantes que traficaban en África en 1752 y sus intereses africanos sobrevivieron hasta 1807. El socio más antiguo de una de las ramas de la firma era Thomas Parke, de la firma bancaria de William Gregson, Hijos, Parke y Morland, cuyo abuelo era un próspero capitán en el tráfico de las Antillas. Un caso típico de las interrelaciones comerciales del periodo: la hija de uno de los socios de los Heywood se casó más tarde con Robertson, hijo de John Gladstone; y el hijo de ambos, Robertson Gladstone, obtuvo una participación en la sociedad del banco. En 1788 la firma estableció una sucursal en Manchester, a sugerencia de algunos de los principales comerciantes de la ciudad. La sucursal de Manchester, llamada «Banco de Manchester», fue muy conocida durante muchos años. Hasta 1815, once de los catorce descendientes de Heywood se hicieron comerciantes o banqueros.[3]

1 Corsarios eran la embarcación y el navegante autorizados por un país para perseguir y saquear los barcos mercantes de un pais enemigo [N. del E.]

2 Hughes, *op. cit.,* pp. 56-57, 217.

3 *Ibidem*, pp. 91-97, p. 101; Grindon, *op. cit.,* pp. 42, 54, 79-82, 185-189; Botsford, *op. cit.*, p. 122; Bourne, *op. cit.*, vol. II, pp. 78-79; Donnan, *op. cit.*, vol. II, pp. 493, 656.

La aparición de Thomas Leyland en la escena bancaria se demoró hasta los primeros años del siglo XIX, pero sus inversiones en el tráfico de esclavos se remontan al último cuarto del siglo XVIII. Leyland era, con sus socios, uno de los más activos traficantes de esclavos en Liverpool y sus ganancias fueron inmensas. En 1802 se convirtió en socio mayor de la firma bancaria de Clarkes y Roscoe. Leyland y Roscoe: ¡curiosa combinación! ¡Extraña unión del próspero esclavista y el consecuente opositor de la esclavitud! Leyland se separó en 1807, estableciendo una sólida sociedad con su socio esclavista Bullins. El título de Leyland y Bullins fue ostentado orgullosamente y sin mácula durante noventa y nueve años, hasta la fusión del banco con el North and South Wales Bank Limited en 1901.[4]

Los Heywoods y los Leylands son sólo ejemplos sobresalientes de la regla general de la historia bancaria del Liverpool del siglo XVIII. William Cregson, banquero, fue también traficante de esclavos, propietario naviero, corsario, asegurador y cordelero. Francis Ingram fue traficante de esclavos, miembro de la Compañía Africana en 1777, participó también en un negocio de cordelería, y se embarcó como corsario en una empresa en la que sus socios fueron Thomas Leyland y los Condes. Estos últimos también amasaron una gran fortuna con el tráfico de esclavos, y siguieron siendo traficantes de esclavos hasta el año 1807. El fundador del banco Hanly fue el capitán Richard Hanly, traficante de esclavos, cuya hermana estaba a su vez casada con un traficante de esclavos. Hanly era un miembro prominente del Liverpool Fireside, una sociedad compuesta casi exclusivamente por capitanes de barcos, esclavistas, y corsarios, con un puñado de excelentes comerciantes. Robert Fairweather, como Hanly, era traficante de esclavos, miembro del Liverpool Fireside, comerciante y banquero.

Jonas Bold combinaba el tráfico de esclavos con el comercio en las Indias Occidentales. Integrante de la Compañía de Comerciantes que traficó con África desde 1777 hasta 1807, Bold se dedicó al refinado de azúcar y llegó a ser socio en el banco de Ingram. Thomas Fletcher empezó su carrera como aprendiz de un banquero comerciante que desarrolló un extenso tráfico con Jamaica. Cuando alcanzó una participación en la sociedad, Fletcher fue sucesivamente vicepresidente y presidente

4 Hughes, *op. cit.*, pp. 170-174. En 1799 Leyland tenía cuatro barcos de trata, que transportaron 1.641 esclavos. Donnan, *op. cit.*, vol. II, pp. 646-649.

de la Asociación de las Indias Occidentales en Liverpool. A su muerte, sus recursos incluían intereses en hipotecas sobre una plantación de café y azúcar en Jamaica, con sus correspondientes esclavos. Charles Caldwell, de la firma bancaria de Charles Caldwell y Compañía, era también socio en Oldhalm, Caldwell y Compañía, cuyas transacciones eran principalmente en azúcar. Isaac Hartman, otro banquero, poseía plantaciones en las Antillas, mientras que James Moss, banquero y prominente ciudadano en el siglo XVIII, tenía algunas plantaciones de azúcar muy grandes en la Guayana Británica.[5]

Lo que se ha dicho de Liverpool es igualmente cierto de Bristol, Londres y Glasgow. William Miles actuó como presidente de la asamblea del influyente comité de Bristol creado en 1789 para oponerse a la abolición. Entre los miembros del comité se hallaban Alderman Daubeny, Richard Bright, Richard Vaughan, John Cave y Philip Protheroe. Los seis eran banqueros en Bristol. Cave, Bright y Daubeny eran socios en el New Bank, creado en 1786. Protheroe era socio en el Bristol City Bank. William Miles compró un cargo como socio directivo en la antigua casa bancaria de Vaughan, Barker and Company; dos de sus hijos fueron nombrados en 1794, y el Banco de Miles, como era popularmente llamado, tuvo una carrera larga y próspera.[6]

Sólo se necesita mencionar un nombre respecto al caso de Londres: Barclay. Dos miembros de esta familia de cuáqueros, David y Alexander, se dedicaron al tráfico de esclavos desde 1756. David comenzó su carrera en el comercio americano y de las Antillas y se convirtió en uno de los comerciantes más influyentes de su época. La casa de su padre en Cheapside era una de las más bellas de la ciudad, y frecuentemente era visitada por la realeza. Él no era simplemente un traficante de esclavos, sino que en realidad poseía una gran plantación en Jamaica donde, según se nos informa, liberó a sus esclavos, y pudo vivir hasta comprobar que «la piel negra cubría corazones llenos de gratitud y mentes tan capaces de progreso como las de los blancos más orgullosos». Los Barclay se

5 Hughes, *op. cit.*, pp. 74-79, 84-85, 107-108, 111, 133, 138-141, 162, 165-166, 196-198, 220-221. Para los Earles, véase Botsford, *op. cit.*, p. 123; Bourne, *op. cit.*, vol. II, p. 64. En 1799, los Earls tenían tres barcos dedicados a la trata, que llevaron 969 esclavos; Ingram, en 1798, poseía tres barcos, que trasladaron 1.005 esclavos; Bold, en 1799, dos barcos, con 539 esclavos. Donnan, *op. cit.*, vol. II, pp. 642-649.

6 Latimer, *Annals of Bristol in the Eighteenth Century*, pp. 297-298, 392, 468, 507; *Annals of Bristol in the Nineteenth Century*, pp. 113, 494; Bourne, *op. cit.*, vol. II, p. 18.

casaron con miembros de las familias de los banqueros Gurney y Freame, como en tantos otros casos de matrimonios entrecruzados en otras ramas de la industria, conservaron la riqueza de los cuáqueros en manos de cuáqueros. De esta combinación nació el Barclay's Bank, cuya expansión y progreso escapan al plan de este estudio.[7]

El aumento de la actividad bancaria en Glasglow estuvo íntimamente conectado con el comercio triangular. El primer banco regular empezó sus negocios en 1750. Conocido como el Ship Bank, uno de sus socios principales era Andrew Buchanan, un patrón tabaquero de la ciudad. Otro fue el mismo William Macdowall cuyo encuentro con las herederas azucareras de St. Kitts había decidido tanto las fortunas de su familia como las de la ciudad. Un tercero fue Alexander Houston, uno de los más ricos comerciantes de las Antillas en la ciudad, cuya firma, Alexander Houston and Company, era una de las principales casas de las Antillas en el reino. La misma firma fue sólo el resultado del retorno de los dos oficiales escoceses y sus novias isleñas a la ciudad. Durante tres cuartos del siglo la firma sostuvo un inmenso tráfico, con la propiedad de muchos barcos y vastas plantaciones azucareras. Creyendo próxima la abolición del tráfico de esclavos, especuló a gran escala con la compra de esclavos. El proyecto de ley no fue, sin embargo, aprobado. Los esclavos tuvieron que ser alimentados y vestidos, sus precios sufrieron un fuerte descenso, las enfermedades los mataron por centenares. La firma quebró, así, en 1795, y éste fue el más grande desastre financiero que jamás viera Glasgow.

El éxito del Ship Bank estimuló la creación de otros bancos. El Arms Bank fue fundado en ese mismo año, uno de sus principales socios, Andrew Cocrane, era otro patrón del tabaco. El Thistle Bank se creó en 1761, un banco aristocrático, cuyos negocios se llevaron a cabo principalmente entre los ricos comerciantes de las Antillas. Uno de los socios más importantes era John Glassford, que realizaba negocios a gran escala. Llegó a poseer veinticinco barcos y sus cargamentos marítimos; el total de sus ventas anuales alcanzaba más de medio millón de libras esterlinas.[8]

---

7 C. W. Barclay, *A History of the Barclay Family*, Londres, 1924-1934, vol. III, pp. 235, 242-243, 246-247, 249; Gary, *op. cit.*, pp. 194, 221, 455, 506; Bourne, *op. cit.*, vol. II pp. 134-135; Bostford, *op. cit.*, pp. 120-121, 295. Otro banco prominente asociado con la trata de esclavos, en Londres, era Baring. Gary, *op. cit.*, p. 506.

8 Eyre-Todd, *op. cit.*, vol. III, pp. 151, 218-220, 245, 372; J. Buchanan, *Banking in Glasgow during the olden time*, Glasgow, 1862, pp. 5-6, 17, 23-26, 30-34.

La industria pesada

La industria pesada desempeñó un importante papel en el proceso de la Revolución Industrial y en el desarrollo del tráfico triangular. Algunos de los capitales que financiaron el crecimiento de las industrias metalúrgicas fueron suministrados directamente por el tráfico triangular.

Fue el capital acumulado por el tráfico de las Antillas el que financió a James Watt y la máquina de vapor. Boulton y Watt recibieron adelantos de Lowe, Verc, Williams y Jennings —más tarde el Banco Williams Deacons. Watt pasó momentos de ansiedad en 1778 durante la Revolución Norteamericana, cuando la flota de las Antillas estuvo cerca de ser capturada por los franceses. «Aun en esta emergencia», le escribió Boulton con esperanza, «Lowe, Vere and Company pueden salvarse si la flota antillana logra salvarse de la flota francesa [...], porque muchas de sus garantías dependen de ello».[9]

El banco resistió y el precioso invento se salvó. Los colonos y azucareros estuvieron entre los primeros que se dieron cuenta de su importancia. Boulton escribió a Watt en 1783: «[...] Mr. Pennant, que es un hombre muy amable, tiene, con diez o doce mil libras por año, el patrimonio más grande de Jamaica; también estaba Mr. Gale y Mr. Beeton Long, quienes poseen algunas plantaciones de azúcar muy extensas allí, y desearían poder manejar vapor en lugar de caballos».[10]

Uno de los principales comerciantes de hierro del siglo XVIII, Antony Bacon, estuvo íntimamente vinculado al tráfico triangular. Su socio era Gilbert Francklyn, un colono de las Antillas, que más tarde escribió muchas cartas al Lord Presidente del Comité del Consejo Privado subrayando la importancia de tomar la colonia de azúcar francesa de Santo Domingo en la guerra con la Francia revolucionaria.[11] Bacon,

---

9 J. Lord, *Capital and Steam-Power, 1750-1850*, Londres, 1923, p. 113.

10 *Ibidem*, p. 192.

11 Liverpool Papers, Add. MSS. 38227, ff. 43, 50, 140, 141, 7 y 14 de septiembre y 15 y 17 de noviembre de 1791.

como tantos otros, se aventuró en el tráfico africano. Desarrolló un lucrativo comercio abasteciendo, primero, a las tropas en la costa y, en segundo lugar, suministrando negros templados y capaces para los contratos del gobierno en las Antillas. Durante los años 1768-1776 recibió casi 67.000 libras por este último rubro. En 1765 estableció su factoría de hierro en Merthyr Tydfill, en donde su negocio se expandió rápidamente gracias a los contratos del gobierno durante la guerra norteamericana; en 1776 instaló otra fundición en Cytartha. El mineral de hierro para sus fundiciones era exportado desde Whitehaven, y en fecha tan temprana como 1740 Bacon participó en las mejoras de su puerto.

Bacon hizo una fortuna con sus contratos de artillería con el gobierno británico. Se retiró en 1782, después de haber adquirido un verdadero reino mineral. Entregó en arriendo sus fundiciones de Cyfartha a Crawshay, reservándose para sí una renta anual líquida de 10.000 libras; con Cyfartha, el propio Crawshay hizo una fortuna. Vendió Penydaren a Homfray, el hombre que perfeccionó el proceso de pudelación; Dowlais quedó a cargo de Lewis y las fábricas de Plymouth recayeron sobre Hill. El contrato de disposiciones había sido transferido a Carron, el sucesor de Roebuck. No es extraño que se haya afirmado que Bacon se considerara a sí mismo como «moviéndose en una órbita superior».[12]

William Beckford llegó a ser patrón del comercio del hierro en 1753.[13] Parte del capital suministrado a la fundición Thorncliffe, que inició sus actividades en 1792, provenía de un fabricante de navajas, Henry Longden, que recibió una donación de alrededor de quince mil libras de un tío rico, comerciante de la India Occidental en Sheffield.[14]

12 Namier, *op. cit.*, pp. 25-27, 32, 39, 41, 43; Ashton, *op. cit.*, pp. 52, 136, 241-242; J. H. Clapham, *An Economic History of Modern Britain, The Early Railway Age, 1820-1850*, Cambridge, 1930, pp. 187-188.

13 Beaven, *op. cit.*, vol. II, p. 131.

14 Ashton, *op. cit.*, p. 157.

Seguros

En el siglo XVIII, cuando el tráfico de esclavos era la forma de comercio más valioso y la propiedad en las Antillas estaba entre las más cotizadas del Imperio Británico, el tráfico triangular ocupó una importante posición a los ojos de las incipientes compañías de seguros. En los primeros años, cuando Lloyd's era una cafetería y nada más, muchos avisos de la *Gaceta de Londres* acerca de esclavos prófugos señalaban a Lloyd's como el lugar a donde deberían ser devueltos.[15]

El aviso más temprano que existe referido a Lloyd's, con fecha de 1692, trata de la venta de tres barcos en una subasta. Los barcos fueron adjudicados a Barbados y Virginia. El único proyecto registrado en Lloyd's en las postrimerías de 1720 se refería al tráfico con Barbaria [Magreb] y África. Relton, el historiador del seguro contra incendios, señala que este tipo de seguros en las Antillas había sido hecho por Lloyd's «desde fecha muy temprana». Lloyd's, como otras compañías de seguros, aseguraba esclavos y barcos de esclavos, y se hallaba vitalmente interesada en las decisiones legales que se referían a lo que constituía la «muerte natural» y los «peligros del mar». Entre sus suscripciones a héroes públicos y capitanes mercantes, hay una de 1804 para un capitán de Liverpool que, en viaje desde África a la Guayana Británica, se enfrentó con éxito a una corbeta francesa y salvó su valioso cargamento. El tercer hijo de su primer secretario, John Bennett, fue agente de Lloyd's en Antigua en 1833, y el único retrato conocido de su padre fue recientemente descubierto en las Antillas. Uno de los más distinguidos presidentes de Lloyd's en su larga historia fue Joseph Marryat. Este colono de las Antillas luchó en 1810 brillantemente, y con éxito, en la Cámara de los Comunes, para mantener el monopolio de Lloyd's en el seguro naval, contra una compañía rival. En esa ocasión tuvo como adversario a otro representante de las Antillas, el padre del famoso Cardenal Manning.[16] En 1837, a Marryat se le adjudicaron 15.000 libras como compensación por 391 esclavos de Trinidad y Jamaica.[17]

---

15 F. Martín, *The History of Lloyd's and of Marine Insurance in Great Britain*, Londres, 1876, p. 62.

16 Wright y Fayle, *op. cit.*, pp. 19, 91, 151, 212, 218-219, 243, 293, 327. Otros nombres prominentes asociados con Lloyd's era Baring y los abolicionistas Richard Thornton y Zachary Macaulay. *Ibidem*, pp. 196-197.

17 *H. of C. Sess. Pap.*, 1837-1838, vol. 48. La cantidad exacta es 15.095,4,4, pp. 12, 165, 169.

En 1782 el interés azucarero de las Antillas tomó la delantera en la creación de otra compañía de seguros, la Phoenix, una de las primeras que estableciera una sucursal en ultramar, en las Antillas.[18] La Liverpool Underwrites Association se formó en 1802. El presidente de la asamblea fue el prominente comerciante de las Antillas John Gladstone.[19]

El desarrollo de la industria británica hasta 1783

Así fue que el Abate Raynal, uno de los espíritus más progresistas de su tiempo, un hombre de amplia cultura en estrecho contacto con la burguesía francesa, pudo ver que las tareas de la gente de las Indias Occidentales «pueden considerarse como la causa principal del rápido movimiento que ahora agita al universo».[20] El tráfico triangular hizo una enorme contribución al desarrollo industrial británico. Las beneficios de este tráfico fertilizaron todo el sistema productivo del país. Tres ejemplos serán suficientes. La industria de la pizarra en Gales, que proveía material para techados, fue revolucionada por los nuevos métodos adoptados por Lord Penrhyn en su propiedad de Carnarvonshire.[21] Como hemos visto, Lord Penrhyn poseía plantaciones azucareras en Jamaica y fue presidente del Comité de las Antillas hacia finales del siglo XVIII. La figura conductora en el primer gran proyecto de ferrocarril en Inglaterra, que unía Liverpool y Manchester, fue Joseph Sandars, de quien se sabe muy poco. Pero su retirada en 1824 de la Sociedad Anti-Esclavista de Liverpool es de gran importancia, ya que al menos lo muestra reacio a presionar a los colonos azucareros.[22] Otros tres hombres prominentemente identificados con la empresa tuvieron íntimas

18 Clapham, *op. cit.*, p. 286.

19 Wright y Fayle, *op. cit.*, pp. 240-241.

20 Callender, *op. cit.*, pp. 78-79.

21 Dodd, *op. cit.*, pp. 37, 91, 125, 204-208, 219. Véase también C. R. Fay, *Imperial Economy and its place in the formation of the Economic Doctrine*, Oxford, 1934, p. 32.

22 Huskisson Papers, Add. MSS. 38745, ff. 182-183. Huskisson a Sandars, 22 de enero de 1824, de acuerdo con su renuncia. Véase también J. Francis, *A History of the English Railway; its Social Relations and Revelations, 1820-1845*, Londres, 1851, vol. I, p. 93.

conexiones con el tráfico triangular: el General Gascoyne de Liverpool, un firme campeón del interés de las Antillas, John Gladstone y John Moss.[23] El interés de las Antillas en Bristol también jugó un importante papel en la construcción del Gran Ferrocarril del Oeste.[24]

Pero no debe inferirse que el tráfico triangular fue única y enteramente responsable del desarrollo económico. El crecimiento del mercado interno en Inglaterra, las inversiones de las ganancias de la industria para generar nuevos capitales y lograr aún mayor expansión, jugaron un papel importante. Este desarrollo industrial estimulado por el mercantilismo, sobrepasó más tarde al propio mercantilismo y lo destruyó.

En 1783 podía verse claramente la conformación del futuro. Las potencialidades de la máquina de vapor no eran un asunto académico. Sesenta y seis máquinas se hallaban en funcionamiento, dos tercios en minas y fundiciones.[25] Los métodos avanzados que se utilizaban en las minas de carbón, combinados con la influencia del vapor, dieron por resultado una gran expansión de la industria del hierro. La producción aumentó cuatro veces entre 1740 y 1788, el número de hornos se elevó en un 50 por ciento.[26] Aparecieron el puente de hierro y el ferrocarril; se había fundado la fábrica Carron; y Wilkinson ya era famoso como «el padre del comercio del hierro». El algodón, el rey de la Revolución Industrial, respondió con prontitud a los nuevos inventos sin el embarazo de tradiciones y restricciones gremiales como los que estorbaron a su rival más antiguo, la lana. El *laissez faire* se convirtió en práctica dentro de la nueva industria, mucho antes que penetrara en los libros de texto como teoría económica ortodoxa. La máquina de hilar, el bastidor de

---

23 Véase *Hansard*, vol. VI, p. 919, donde Gascoyne se opone a la prohibición de la trata de esclavos británica en las nuevas colonias conquistadas durante las guerras napoleónicas como una traición a la confianza depositada, 25 de abril de 1806. Para Gladstone, véase Francis, *op. cit.*, vol. I, p. 123; F. S. Williams, *Our Iron Roads: their history, cosntruction, and social influence*, Londres, 1852, pp. 323-324, 337. Para Moss, véase Francis, *op. cit.*, vol. I, p. 123; Hughes, *op. cit.*, pp. 197-198.

24 V. Sommerfield, *English Railway, their beginnings, development and personalities*, Londres, 1937, pp. 34-38; Latimer, *Annals of Bristol in the Nineteenth Century*, vol. III, pp. 189-190. Tres de los directores tenían conexiones con las Indias Occidentales y donaron [subscribe] 51.800 libras de 217.500.

25 Lord, *op. cit.*, p. 166.

26 Serivenor, *op. cit.*, pp. 86-87. En 1740, 17.350 toneladas en 89 hornos/calderas; en 1788, 68.300 toneladas en 85 hornos.

agua, la *spinning mule,*[27] revolucionaron la industria que, como resultado de ello, mostraba una continua tendencia ascendente. Entre 1700 y 1780 las importaciones de algodón bruto aumentaron más de tres veces, las exportaciones de mercancías de algodón quince veces.[28] Entre 1757 y 1773 la población de Manchester aumentó en cerca de un 50 por ciento,[29] las cifras empleadas en la industria algodonera se cuadruplicaron entre 1750 y 1785.[30] No sólo la industria pesada, sino también la de algodón; las dos industrias que iban a dominar el periodo 1783-1850, estaban acumulando fuerza para asaltar el sistema monopolista que durante tan largo tiempo había sido considerado esencial para la existencia y la prosperidad de ambas.

Toda la economía de Inglaterra fue estimulada por esta beneficiosa influencia del incremento de la producción. Las obras de las alfarerías de Staffordshire vieron aumentar su valor cinco veces entre 1725 y 1777.[31] El tonelaje de los buques que partieron de los puertos ingleses sobrepasaron la duplicación entre 1700 y 1781. Las importaciones inglesas aumentaron cuatro veces entre 1715 y 1775; las exportaciones se triplicaron entre 1700 y 1771.[32] La industria inglesa en 1783 estaba como Gulliver, trabada por las liliputienses restricciones del mercantilismo.

Dos figuras sobresalientes del siglo XVIII vieron y, lo que es más, apreciaron el incorregible conflicto: Adam Smith desde su cátedra profesoral y Thomas Jefferson en su plantación.

Adam Smith denunció la locura y la injusticia que en un principio habían presidido el proyecto de establecer colonias en el Nuevo Mundo. Se opuso a todo el sistema monopolista, la piedra de toque del arco colonial, sobre la base de que restringía el poder productivo de Inglaterra, así como el de las colonias. Si la industria británica había avanzado,

---

27 Mula giratoria, máquina de hilar [N. del E.]

28 Wheeler, *op. cit.*, pp. 148, 170. Importaciones: de 1.985.868 a 6.700.000 libras; exportaciones: de 23.253 a 355.060 libras.

29 W. T. Jackman, *The Development of Transportations in Modern England*, Cambridge, 1916, vol. II, p. 514 (n). De 19.837 a 27.246.

30 Butterworth, *op. cit.*, p. 57; Wheeler, *op. cit.*, p. 171. De 20.000 a 80.000.

31 Lord, *op. cit.*, p. 143.

32 Mantoux, *op. cit.*, pp. 102-103.

lo había hecho no a causa del monopolio, sino a pesar de él, y el monopolio no representaba otra cosa que el sacrificio del bien general a los intereses de unos pocos, el sacrificio del interés del consumidor de la madre patria al del productor de las colonias. En las propias colonias, la proscripción de las manufacturas coloniales le parecía «una violación manifiesta de los más sagrados derechos de la humanidad [...z, insignias impertinentes de esclavitud que se les imponía, sin razón suficiente, por los celos injustificados de los comerciantes y manufactureros de la madre patria». El capital británico había sido obligado a pasar del comercio con países vecinos al comercio con países más lejanos; el dinero que podía haber sido empleado para mejorar las tierras, incrementar las manufacturas y extender el comercio de Gran Bretaña, había sido gastado en favorecer el comercio con áreas lejanas de las cuales Gran Bretaña no obtenía sino pérdidas y guerras frecuentes. Era un sistema adecuado para una nación cuyo gobierno estaba influido por tenderos.[33]

La riqueza de las naciones fue el antecedente filosófico de la Revolución Norteamericana. Ambos fueron productos gemelos de la misma causa, el freno aplicado por el sistema mercantil al desarrollo del poder productivo de Inglaterra y sus colonias. El papel de Adam Smith fue el de reprochar intelectualmente «los mezquinos y malignos expedientes» de un sistema al que los ejércitos de George Washington hirieron mortalmente en los campos de batalla americanos.

---

33 Adam Smith, *op. cit.*, pp. 549, 555, 558-559, 567, 573, 576, 579, 581, 595, 625-626.

6. La Revolución Norteamericana

En 1770 las colonias continentales enviaron a las Antillas cerca de un tercio de sus exportaciones de pescado seco y casi todas sus conservas de pescado; siete octavos de su avena, siete décimos de su trigo, casi todos sus cacahuetes y judías, la mitad de su harina, toda su manteca y su queso, más de un cuarto de su arroz, casi todas sus cebollas; cinco sextos de sus tablas de pino, roble y cedro, más de la mitad de sus pértigas, casi todos sus aros; todos sus caballos, ovejas, cerdos y aves de corral; casi todos sus jabones y velas.[1] Como nos dijera el profesor Pitman: «Fue la riqueza acumulada por el tráfico de las Antillas lo que impulsó, más que ninguna otra cosa, la prosperidad y la civilización de Nueva Inglaterra y las colonias centrales».[2]

Pero en el esquema imperial del siglo XVIII las colonias continentales no hicieron un buen papel. El azúcar era el rey, y las islas de las Antillas eran el tazón de azúcar de Europa. La adquisición de Jamaica hizo tan feliz a Cromwell que rehusó hacer más transacciones y negocios el día en que recibió tan gratas noticias. Se hubiera tomado una semana de vacaciones si hubiera capturado La Española, cuya parte francesa, Santo Domingo, se convirtió, tiempo después, en la perla de las Antillas y en la ruina de los colonos británicos. Barbados era la «preciosa joya» de la Corona de Su Majestad, una perlita más preciosa y rara que cualquiera de las que poseían los reyes de Europa,[3] y en 1661 Carlos II

---

1 Johnson, *op. cit.*, vol. I, pp. 118-119. Los porcentajes se han obtenido a partir de las tablas de exportaciones.

2 Pitman, *Development of the British West Indies*, «Preface», p. VII.

3 *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol. V, p. 382. Gobernador Willoughby, 13 de mayo de 1666. *Ibidem*, vol. V, p. 414. Jonh Reid al Secretario Arlington, 1666 (?).

demostró su importancia al crear trece barones entre sus colonos en un solo día.[4] En la jerarquía de los cargos coloniales, la gobernación en Jamaica sólo era sobrepasada por la *lord-lieutenancy* de Irlanda, y el sistema postal se volcaba más hacia las islas que hacia el continente.

Los mercantilistas, en particular, no miraban con buenos ojos a las colonias del norte. Estaban atestadas de granjeros, comerciantes, pescadores, marineros, pero no había colonos. Eran, con la excepción de sus manufacturas, en un sentido muy literal y todavía sin desarrollar, la Nueva Inglaterra.[5] La rivalidad con la Vieja Inglaterra era inevitable. Competían con la madre patria en lo que se refiere a las pesquerías, que se convirtieron en un semillero para los marineros de Nueva Inglaterra. En lo referente a sus productos agrícolas, las colonias podían, en virtud de su ubicación, vender más barato que sus rivales inglesas, en los mercados isleños.

Inglaterra salía perdiendo en esta competencia, en lo que respecta a ventas y fletes, dos millones y medio de libras esterlinas por año. «¿Puede esto hacer pensar a alguien», escribió un autor anónimo, «que el comercio y la navegación de nuestras colonias valgan un ardite para esta nación?».[6] Sir Josiah Child señaló que diez hombres en Massachusetts no alcanzaban a producir lo que un solo inglés en la madre patria. «Nueva Inglaterra [concluía] es la colonia que más perjudica a este reino».[7] Chichester hubiera preferido trabajar con sus propias manos en Irlanda que «bailar y cantar en Virginia».[8] Petty dijo abruptamente que los habitantes de Nueva Inglaterra deberían ser repatriados o enviados a Irlanda.[9] Cuatro esfuerzos hicieron, de manera separada, para persuadir a los de Nueva Inglaterra a que se mudasen: a las Bahamas, a Trinidad, a Maryland y a Virginia. Cromwell miraba a Nueva Inglaterra sólo «con los ojos de la piedad, como algo pobre, frío e inútil».[10] En 1655

---

4 Postlethwayt, *Universal Dictionary...*, vol. II, p. 767.

5 Callender, *op. cit.*, p. 96, citando *American Husbandry*, 1775.

6 *Ibidem*, p. 96.

7 *Cambridge History of the British Empire*, vol. I, p. 572.

8 Andrews, *The Colonial period...*, vol. I, p. 72.

9 *Cambridge History of the British Empire*, vol. I, p. 564.

10 Andrews, *The Colonial period...*, vol. I, p. 72.

se enviaron a gobernadores y habitantes órdenes del Consejo de Estado presentándoles tentadoras ofertas para ir a Jamaica «para iluminar esas regiones [...], con gente que conoce y teme al Señor; para que aquellos de Nueva Inglaterra, que fueron arrebatados de la tierra natal para ir a ese desierto y desolado páramo, puedan trasladarse, por razones de conciencia, a una zona de abundancia».[11]

Estas apreciaciones eran demasiado excesivas. Si las colonias del norte eran expulsadas del tráfico de provisiones, no podrían pagar las manufacturas británicas, cuya exportación era más valiosa para Inglaterra que la exportación de las mercancías agrícolas y la carne salada. Lo que era mucho peor, los colonos podrían verse tentados, por esa medida, a desarrollar sus propias industrias. Mejor era entonces, concluía Davenant, que retuvieran el comercio de comestibles.[12]

Porque las colonias de las Antillas necesitaban comida. Si habían de concentrarse en el azúcar, al que las confinaba la especialización económica de la época mercantil, no tenían tierras interiores donde pudieran cultivarse los artículos de consumo. Su producción al contado era demasiado provechosa para ellas para permitirse el lujo de malgastar tierra y mano de obra en atender campos de pastoreo y productos comestibles. «Los hombres están tan concentrados en plantar azúcar», escribía un corresponsal al gobernador Winthrop en 1647 acerca de las Antillas, «que prefieren comprar la comida a precios muy elevados antes que producirla con la mano de obra; tan enorme es la utilidad de la faena del azúcar una vez cumplida».[13] Así, se estableció la tradición por la cual el azúcar se convirtió en «el trigo o el pan» de las Antillas.[14] Sólo la posesión de las colonias continentales permitían este monopolio azucarero del suelo de las Antillas. «Para que una colonia americana subsista», escribió el abate Raynal, «es necesario cultivar una provincia en Europa».[15] Gran Bretaña abdicó voluntariamente este privilegio,

11 *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol. I, pp. 429-430, 26 de septiembre de 1655. El gobernador Winthrop se opuso a la emigración por «desagradable» a los ojos de Dios. R. C. Winthrop, *Life and Letters of Jonh Winthrop,* Boston, 1864-1867, vol. II, p. 248.

12 Withworth, *Works of Davenant*, vol. II, pp. 9, 21, 22.

13 H. A. Innis, *The Cod Fisheries, the History of an International Economy*, New Haven, 1940, p. 78.

14 Stock, *op. cit.*, vol. V, p. 259. William Beckford, 8 de febrero de 1747.

15 Callender, *op. cit.*, p. 78.

como el menor de dos males, en favor de los colonos del continente. El mercantilismo fue finalmente destruido como un mal sistema, pero es absurdo dejar de reconocer que era un sistema, y que había un método aun en lo malo que tenía.

Así llegaron, las colonias norteamericanas, a ocupar un lugar reconocido en la economía imperial, como proveedores de los abastecimientos requeridos por los colonos azucareros y sus esclavos, y así los hombres de Nueva Inglaterra llegaron a ser contemplados como los holandeses de América. La labranza combinada de las colonias centrales y del norte suplió la agricultura especializada de las Antillas, al igual que en el siglo XIX alimentó a las regiones del algodón y el arroz del sur americano. En fecha tan temprana como 1650, las colonias de Nueva Inglaterra alimentaban a sus «hermanas mayores» de Virginia y Barbados.[16] Winthrop asignaba el crédito a la Providencia,[17] pero el mercantilismo tenía mucho que ver con el arreglo. «Las colonias de Su Majestad en estas regiones», escribió el gobernador Willoughby de Barbados, en 1667, «no pueden prosperar en tiempo de paz, ni subsistir en tiempo de guerra, sin una correspondencia con la gente de Nueva Inglaterra».[18] No sólo la comida, sino los caballos para proveer el poder motor de los molinos usados en la manufactura del azúcar, y la madera para las construcciones, eran los artículos de mayor demanda en las islas. «No hay isla que Inglaterra posea en las Antillas», escribió Samuel Vetch en 1708, «que sea capaz de subsistir sin la ayuda del Continente, porque para ellos transportamos su pan, su bebida y todo lo necesario para la vida humana, su ganado y caballos para cultivar sus plantaciones, madera y pértigas de todas clases para armar cascos para su ron, azúcar y melaza, sin los cuales no podrían tener nada de eso, barcos para transportar sus mercancías a los mercados europeos, en fin, las propias casas que habitan son transportadas en estructuras, junto con los pedregullos que las cubren, de tal manera que toda su existencia, más aún, su propio bienestar, depende casi completamente del Continente».[19] Los colonos de las Antillas eran bastante realistas con respecto a la importancia de

---

16 P. W. Bidwell y J. I. Falconer, *History of Agriculture in the Northern United States, 1620-1820*, Nueva York, 1941, p. 43.

17 Harlow, *A History of Barbados...*, p. 272.

18 *Ibidem*, p. 268.

19 Andrews, *The Colonial period...*, vol. IV, p. 347.

las provisiones y los caballos del continente. Los colonos de Barbados, escribió un comisionado de Boston en 1674, son «todos conscientes de los grandes perjuicios que experimentarán si pierden el beneficio de esos dos rubros, que no se venden en ninguna parte del mundo más que en Virginia y Nueva Inglaterra».[20]

Se trataba de una política deliberada por parte de los hombres de Estado en Inglaterra y los colonos en las colonias. Muchos de los artículos exportados por Nueva Inglaterra a las islas podían haber sido producidos en las mismas islas. Pero, como un colono de Jamaica se preguntaba: «Si esta isla fuera capaz de mantenerse con su ración y otras cosas necesarias, ¿qué sería del comercio de Nueva Inglaterra?».[21] La respuesta es que sin las islas azucareras las colonias continentales hubieran experimentado un serio revés. Éstas se convirtieron en «la llave de las Antillas»,[22] sin las que las islas hubieran sido incapaces de alimentarse excepto por una diversificación del lucrativo cultivo del azúcar hacia productos comestibles, con el consiguiente detrimento no sólo de los granjeros de Nueva Inglaterra sino también del transporte naval inglés, del refinado azucarero en Inglaterra y de los impuestos aduaneros, además de la gloria y la grandeza de Inglaterra. En 1698 el Parlamento rechazó una proposición para prohibir la exportación de trigo, granos, harina, pan y galleta de Inglaterra a las islas azucareras. La prohibición «puede impulsar a los habitantes de allá a plantar sus propias provisiones, en lugar de cañas de azúcar, algodón, jengibre e índigo; lo cual sería enormemente perjudicial para Inglaterra, en lo relativo a su navegación y sus riquezas».[23]

Las relaciones económicas entre las islas y el continente fueron reforzadas por contactos individuales. Los antillanos poseían propiedades en el continente, los norteamericanos tenían plantaciones en las islas. Carolina del Sur se estableció en y desde Barbados. Los Middletons, Bulls y Colletons de Carolina del Sur poseían plantaciones en Jamaica y Barbados.

---

20 Harlow, *op. cit.*, p. 287.

21 *Calendar of State Papers, Colonial Series*, vol. VII, p. 4. John Style al secretario Morrice, 14 de enero de 1669.

22 *Ibidem*, vol. X, p. 297: «Narrative and Disposition of Capt. Breedon concerning New England», 17 de octubre de 1678.

23 Stock, *op. cit.*, vol. II, p. 269, 27 de enero de 1698.

Aarón López, traficante de esclavos de Rhode Island, era propietario de una plantación de azúcar en Antigua. Alexander Hamilton nació en Nevis. Los Gedney Clarkes de Salem son el ejemplo sobresaliente del éxito de los norteamericanos en las islas. El padre poseía extensas plantaciones en Barbados y Guayana. Su hijo llegó a ser inspector general de aduanas en Barbados, miembro de la Casa de Asambleas y posteriormente del Consejo. Los norteamericanos descubrieron pronto el valor del sol de las Antillas. Los antillanos buscaban en Norteamérica la recuperación de organismos quebrantados. «Le aconsejaría a Adam Chart», escribía un americano a sus amigos en Filadelfia, «poner otra casa enseguida y llamarla Hotel Barbados, colocando a manera de cartel a un antillano, consumido y moribundo de una hidropesía provocada por la vida desordenada». Las herederas de las Antillas, se dice, eran tan apetecibles en Norteamérica como en Inglaterra.[24]

A cambio de sus provisiones, los colonos del continente recibían azúcar, ron y melaza de las Antillas, en tales cantidades que en época tan temprana como 1676 los comerciantes ingleses se quejaban de que Nueva Inglaterra se estaba convirtiendo en el gran emporio y mercado de los productos coloniales.[25] Era la mutua interdependencia entre las dos unidades. El mantenimiento de la armonía demandaba imperativamente dos cosas: la producción isleña de azúcar y melaza debía ser suficiente para satisfacer el consumo continental; el consumo isleño de productos básicos continentales debía ajustarse a la producción del continente.

En el mejor de los casos esto hubiera sido difícil, a causa de la magnitud relativa de las dos áreas interdependientes. Pero el inminente conflicto podía postergarse de una o dos maneras, o de ambas. En primer lugar, el colono azucarero británico podía extender sus cultivos. Más tierra hubiera requerido más esclavos que hubieran producido más azúcar y requerido mayor abastecimiento de comida. Jamaica podía haber hecho esto con más facilidad que Barbados, que en el siglo XVIII estaba sufriendo ya las inevitables consecuencias de la mano de obra esclavista y de la rápida extracción de beneficios del suelo. En Jamaica había

24 A. M. Whitson, «The Outlook of the Continental American Colonies on the British West Indies, 1760-1775», *Political Science Quarterly*, marzo de 1930, pp. 61-63.

25 Innis, *op. cit.*, pp. 134-135.

nuevas tierras en abundancia. El segundo remedio era la adquisición de más colonias azucareras. Esto hubiera apaciguado, parcialmente, los legítimos agravios del continente. Pero estas únicas soluciones posibles, sin el recurso de la fuerza, hallaron la oposición de los colonos azucareros británicos. El cultivo de tierras nuevas y la adquisición de más colonias azucareras significaba un mayor abastecimiento de azúcar en el mercado británico y una consiguiente reducción del precio. Los barbadenses habían mirado con aprensión, desde muy temprano en su historia, la extensión de las conquistas del azúcar británico. Se opusieron a la colonización británica de Surinam;[26] se resintieron por la pérdida de sus servidores blancos, que eran embarcados para las Islas Leeward, y cuando el gobernador de Jamaica les pidió que contribuyeran a una expedición para terminar con la piratería en esas misma islas, replicaron que ellos no gastarían ni veinte chelines para salvar las Islas Leeward y Jamaica.[27] En 1772 se propuso en el Parlamento que se ofrecieran garantías adecuadas a los extranjeros deseosos de contribuir con dinero al desarrollo de las islas azucareras anexadas después de la Guerra de los Siete Años. La proposición halló una fuerte oposición, considerada una «innovación poco política» entre los colonos de las Antillas.[28] Se trataba de la vieja división, en palabras del profesor Namier, entre «los colonos saturados» y «los colonos incipientes».[29]

Las islas azucareras del extranjero ilustraban, además, la ley de la producción esclavista. Menos exhaustas que las islas inglesas establecidas desde hacía más tiempo, los cultivos en las islas francesas resultaban más fáciles, sus costes de producción eran menores. En fecha tan temprana como 1663, sólo veinte años después de la aparición de la industria azucarera, Barbados estaba «decayendo rápidamente»,[30] y las quejas sobre

---

26 *Calendar of the State Papers, Colonial Series,* vol. V, p. 167. Renatus Enys al secretario Bennet, 1 de noviembre de 1663: «Los acérrimos enemigos de la colonia son los dirigentes de Barbados [...]; usan todos los medios a su alcance para desacreditar al país».

27 *Ibidem*, vol. XI, p. 431. Gobernador Lynch al gobernador Stapleton de las islas Leeward, 16 de mayo de 1683.

28 *Parl. Hist.*, vol. XVII, pp. 482-485, 29 de abril de 1772. Se discute esta cuestión en C. Wilson, *Anglo-Dutch Commerce and Finance in the Eighteenth Century*, Cambridge, 1941, pp. 182-183.

29 Pares, *op. cit.*, p. 220.

30 *Calendar of State Papers, Colonial Series,* vol. V, p. 167. Gobernador Willoughby, 4 de noviembre de 1663.

el agotamiento del suelo se volvieron más numerosas y lastimeras. En 1717 Barbados, de acuerdo con lo manifestado por una delegación ante la Cámara de Comercio, necesitaba cinco veces el número de negros y muchas más cabezas de ganado y caballos que las islas francesas, para cultivar la misma superficie; un esclavo en la Santo Domingo francesa equivalía a cuatro en Jamaica.[31] En 1737 el propietario barbadense de una plantación de mil acres, que requería una inversión de capital de cincuenta mil libras, obtenía una utilidad del 2 por ciento; una plantación similar en las islas francesas costaba una sexta parte de esa cifra, y proporcionaba una ganancia del 18 por ciento.[32] Había algo de exageración en estas cifras, pero la superioridad fundamental del colono azucarero francés, como consecuencia de las grandes extensiones de suelo fértil e inagotable, era notoria. El azúcar francés invadía los mercados europeos y se vendía a la mitad del precio al que se ofrecía en Inglaterra.[33] La adquisición de esas islas hubiera significado el eclipse de los colonos británicos más antiguos. Estos últimos solicitaban, por consiguiente, más su destrucción que su adquisición. El gobernador de Jamaica escribió en 1748 que, a menos que la Santo Domingo francesa fuera destruida durante la guerra, causaría, al volver la paz, la ruina de las colonias azucareras británicas, debido a la calidad y el bajo precio de sus productos.[34] Durante la guerra de los Siete Años, Gran Bretaña capturó Cuba arrebatándosela a España y también tomó Guadalupe a Francia. Ambas islas fueron devueltas a sus dueños en 1763, quedándose Gran Bretaña, en compensación, con Florida y Canadá.

No conduce a una mayor comprensión racionalizar esta decisión a la luz de la importancia de las diferentes áreas tal y como son hoy día. En 1763 Cuba era todavía un patito feo, pero cualquier tonto podía haber adivinado en qué hermoso cisne se iba a convertir eventualmente. No había excusas en lo concerniente a Guadalupe. Los «pocos acres de nieve», como describiera Voltaire, con desdén, a Canadá, podían ostentar solamente pieles; Guadalupe tenía azúcar. «¿Qué significan unos

---

31 Pitman, *op. cit.*, pp. 70-71; Stock, *op. cit.*, vol. IV, p. 97.

32 Bennett, *op. cit.*, pp. 22-25.

33 Postlethwayt, *Great Britain's Commercial Interest...*, vol. I, p. 494; Postlethwayt, *Universal Dictionary...*, vol. I, p. 869; *An Account of the late application... from the Sugar Refiners*, p. 4; Stock, *op. cit.*, vol. IV, p. 101.

34 Pares, *op. cit.*, p. 180.

pocos sombreros», preguntaba un agudo escritor anónimo en 1763, «comparados con ese artículo de lujo, que es el azúcar?». Señalaba también, que la manera de mantener dependiente a Norteamérica era dejar a los franceses en Canadá.[35]

Es inconcebible que el ministerio británico de entonces ignorara lo que era de público conocimiento en Inglaterra, Francia y América. Entre 1759 y 1762 las importaciones británicas de Quebec totalizaron 48.000 libras, las exportaciones a Quebec 426.400. Las importaciones británicas de Guadalupe alcanzaron las 2.004.933 libras entre 1759 y 1765, las exportaciones a la isla, las 475.237 libras. Las importaciones británicas de La Habana fueron de 263.084 libras entre 1762 y 1766, las exportaciones a La Habana de 123.421 libras. Comparemos Canadá y Florida con Granada y Dominica, dos de las conquistas de las Indias Occidentales que fueron retenidas en 1763. Hasta 1773, las importaciones británicas de Granada alcanzaron ocho veces las importaciones de Canadá, las exportaciones británicas a Canadá fueron el doble de aquellas a Granada. Las importaciones de Dominica fueron más de dieciocho veces mayores que las importaciones de Florida; las exportaciones a Dominica fueron solamente una séptima parte menor que aquellas a Florida.[36] Es evidente que Canadá y Florida fueron conservadas no porque fueran más valiosas que Cuba o Guadalupe, sino precisamente porque eran menos valiosas.

35 J. Almon, *Anecdotes of the Life of the Right Honourable William Pitt, Earl of Chatham, and of the principal events of his time,* Londres, 1797, vol. III, pp. 222, 225. Las citas provienen de un volante contemporáneo, *Letter from a Gentleman in Guadaloupe to his Friend in London* (1760), reproducido por Almon.

36 Whitworth, *State of the Trade of Great Britain...*, parte II, pp. 85-86. Las cantidades para Canadá y Florida son las siguientes:

	Importaciones británicas desde	**Exportaciones británicas a**
Canada	448.563	2.383.679
Florida	79.993	375.068

Para Granada y Dominica, véase el capítulo tres, nota 16, *supra.*

Así, el Tratado de Paz de 1763 es simplemente un contrasentido a menos que se lo contemple como otra victoria de los poderosos intereses de las Antillas. Posteriormente, se demostró que se trataba de una victoria pírrica; pero en 1763 no dejaba de ser una victoria. Los dos abogados más esforzados en la devolución de Guadalupe fueron dos colonos de las Antillas, Beckford y Fuller,[37] la influencia de Beckford sobre Chatham era notoria: «Así Guadalupe, una de las más importantes adquisiciones jamás realizadas por Inglaterra, tiene muchos enemigos poderosos entre los intereses privados, y no tiene nada que alegar sino su utilidad pública, ventaja ésta que muchas veces resultó ser un débil contrincante para los intereses privados de unos pocos».[38] Los antillanos tenían dos propósitos a la vista. Deseaban evitar que los franceses hicieran de Canadá una América del Norte, una fuente de abastecimiento para sus colonias de azúcar; esto era un temor infundado, tal y como lo comprendieron los colonos azucareros británicos después de 1783 cuando Canadá demostró ser un pobre sustituto de las colonias perdidas en el norte; y, lo que es más importante, estaban decididos a mantener a un temido rival fuera del mercado azucarero británico. Así, Chatham venció en las islas para anexar en el continente, venció el azúcar para anexar pieles. El asunto suscitó grandes controversias en Inglaterra, y Chatham preguntó en una ocasión si se lo colgaría por devolver Canadá o por devolver Guadalupe.[39] Si había alguien a quien colgar, ése era Beckford.

Todo se reducía a esto: el imperio íntegro debía ser intimidado para que pagase su tributo a los colonos azucareros y aceptase el azúcar a un precio de monopolio por ser de origen inglés. Los colonos del continente se volvieron naturalmente, si bien de forma poco patriótica, a las colonias azucareras extranjeras. «Olvidando todos los vínculos del deber hacía Su Majestad», así decía una solicitud de los comerciantes de Londres en 1750, «el interés de su madre patria, y la reverencia debida a sus leyes»,[40] los colonos continentales sólo veían que el aumento de su producción requería un incremento comercial. Si no podían comerciar con las colonias azucareras extranjeras convertidas en británicas, harían sus negocios con aquellas colonias que se hallaban fuera del sistema imperial, aun en tiempo

---

37 Pares, *op. cit.*, p. 219.

38 Almon, *op. cit.*, vol. III, p. 225.

39 Pares, *op. cit.*, p. 224.

40 Stock, *op. cit.*, vol. V, p. 461, 7 de marzo de 1750.

de guerra. Estaba en juego su existencia. La lucha por la supremacía entre las islas y el continente había comenzado, y de allí en adelante las Antillas y Norteamérica estuvieron siempre en disputa.[41]

Naturalmente los colonos continentales no evitaron todo trato con las islas azucareras británicas. Hubiera sido como cortarse la propia nariz y desfigurar el rostro del colono azucarero. En vez de esto, el continente siguió abasteciendo a las islas británicas. Pero insistieron, en cambio, en que se les pagara en efectivo, lo que dejaba a las islas sin metálico y hacía surgir el espectro de la inflación. En 1753 el valor total del comercio entre las colonias del Norte y Jamaica se estimaba en 75.000 esterlinas. Los colonos del Norte recibieron en cambio productos por valor de 25.000 libras, el resto fue retirado al contado.[42] Con el dinero en metálico fueron a las islas francesas, donde compraron azúcar a precios más bajos y la melaza que el colono francés no podía destilar para elaborar ron ya que esto significaba competir con el brandy francés. Los colonos azucareros británicos perdieron un mercado para su azúcar y su ron. Sus rivales franceses le arrebataron este mercado, y como agregado recibieron los abastecimientos que necesitaban para poder competir en términos más ventajosos con los británicos.

Este complicado comercio triangular del continente constituía una completa violación del esquema imperial británico. Los colonos azucareros lo consideraban reprobable. La más pequeña isla azucarera era, a su juicio, diez veces más valiosa para Inglaterra que Nueva Inglaterra.[43] Era una disputa, argumentaban, no entre colonia y colonia, sino entre Inglaterra y Francia por el control del tráfico azucarero.[44]

Los mercantilistas estrictos corroboraron esta opinión. El gobierno francés, afirmaban, no sólo consentía el tráfico, sino que lo alentaba, con el fin de abatir a las colonias azucareras británicas.[45] Postlethwayt lo llamó un comercio licencioso y pernicioso, y pronto cayó en la cuenta de

41 Whitson, *op. cit.*, p. 73.

42 Stock, vol. V, p. 537 (n).

43 Anónimo, *The Importance of the Sugar Colonies to Great Britain Stated*, Londres, 1731, p. 7.

44 Stock, *op. cit.*, vol. IV, p. 136. Thomas Winnington, 23 de febrero de 1731.

45 *Ibidem*, vol. V, p. 462.

que había «contribuido demasiado a aflojar la dependencia de nuestras colonias respecto de su madre patria y había producido tal conexión de intereses entre ellas y aquellas de Francia, que había tendido a alienarlas de Gran Bretaña, hasta el punto de hacer que les pareciera indiferente estar bajo un gobierno francés o uno británico».[46] Chatham repetía lo dicho por Postlethwayt. Era «un comercio ilegal y muy pernicioso [...], prácticas perversas, tan completamente subversivas de todas las leyes, y tan fuertemente repugnante al bienestar de este reino».[47] No está claro, sin embargo, por qué se eligió esta forma del comercio americano como centro de las críticas. No era diferente del tráfico desarrollado entre Jamaica y las colonias españolas, por el que una gran cantidad de azúcar colonial español era introducida en calidad de contrabando en Inglaterra, como producto colonial británico. La política de Norteamérica, de abastecer a los colonos franceses con provisiones no era, por lo menos, más reprobable que la política británica de abastecerlos con esclavos.

Los colonos continentales replicaron que «el único propósito importante que siempre persiguieron los colonos azucareros [era] el de poder elevar los precios de los artículos imprescindibles, de una manera que pensaban adecuada para sus compatriotas, y muy especialmente para aquéllos que se encontraban en Norteamérica».[48] Era absurdo que los colonos intentaran mantener precios monopolistas en Inglaterra cuando las leyes de la oferta y demanda operaban en toda Europa para reducir el precio del azúcar como consecuencia de un incremento del abastecimiento; sería para ellos tan sensato como «orar para que un Acta del Parlamento les permitiera lavar a sus negros hasta volverlos blancos».[49] Estos hombres «gastados por la Indias Occidentales» que alegaban estar en la miseria y que se postraban ante el Parlamento implorando piedad, no eran ni pobres ni indigentes. Eran ricos colonos que deseaban pasear en sus dorados carruajes por las calles de Londres, a expensas de los norteamericanos.[50] «¿Qué podríamos contestar a un hombre que nos implorara caridad vestido con un traje recamado? Si los intereses

46 Postlethwayt, *Universal Dictionary...*, vol. I, pp. 871-872; vol. II, p. 769; Postlethwayt, *Great Britain's Commercial Interest...*, vol. I, pp. 482, 485, 489-490, 493.

47 Almon, *op. cit.*, vol. III, p. 16. Circular a los gobernadores de Norteamérica, 23 de agosto de 1769.

48 Stock, *op. cit.*, vol. V, p. 478, 16 de abril de 1751.

49 Anónimo, *A Letter to a noble Peer, relating to the Bill in favour of the Sugar-Planters*, Londres, 1733, p. 18.

50 A. M. Schlesinger, *The Colonial Merchants and the American Revolution, 1763-1776*, Nueva York, 1918, pp. 42-43.

de las colonias continentales, tanto como aquellos de los consumidores ingleses, debían ser sacrificados a un puñado de barones mimados del azúcar en la pequeña Barbados, entonces sería mejor que esta isla se hundiera bajo el mar.»[51] «Me parece», escribió John Dickinson, «que no es una paradoja decir que el público saldría ganando lo mismo, si las fortunas fuesen aquí [en las Antillas] tan moderadas que ni una décima parte de los caballeros de la India Occidental, que en este momento se sientan en la Cámara de los Comunes, pudiese obtener ese honor, a menudo tan caro».[52] Pensilvania presentó un argumento curioso: las islas eran menos fútiles para Inglaterra que el continente; sus esclavos estaban desnudos, tenían pocos residentes blancos, el gran calor de su clima destruía una gran cantidad de útiles marineros británicos.[53] Las exportaciones inglesas, particularmente las de lana, sufrirían considerablemente si las colonias del norte se vieran afectadas.[54] Las Antillas Británicas no podían ni consumir toda la producción de Nueva Inglaterra ni proveer los abastecimientos de melaza a precios suficientemente bajos para las colonias del Norte. Era una actitud adecuada «para evitar que sus compatriotas recibieran de otros lo que ellos no podían suministrar».[55] En 1763 casi el 3 por ciento de las importaciones de melaza en Massachusetts llegaba de las Antillas Francesas; las Antillas Británicas suministraban sólo una décima parte de las importaciones de Rhode Island y Massachusetts. El negocio de la destilación ocupaba una posición importante en la economía colonial. Massachusetts tenía sesenta destilerías en 1763, Rhode Island treinta. A esto se añadía que sólo gracias a este tráfico con las Indias Occidentales Francesas, Rhode Island podía remitir a Inglaterra 40.000 libras al año. «Sin este comercio», protestó la colonia, «hubiera sido, y lo será siempre, completamente imposible para los habitantes de esta colonia subsistir por sí mismos, o pagar cualquier cantidad considerable de mercancías británicas».[56] Cuanto más tráfico tengan con las colonias extranjeras, afirmaba Colden, mayor será el consumo de manufacturas británicas.[57]

---

51 *A Letter to a Noble Peer...*, p. 20.

52 Whitson, *op. cit.*, p. 70.

53 Stock, *op. cit.*, vol. V, p. 477, 16 de abril de 1751.

54 *Ibidem*, vol. IV, pp. 161 (n), 162 (n), 163 (n).

55 *Ibidem*, vol. V, p. 482, 19 de abril de 1751.

56 Donnan, *op. cit.*, vol. III, pp. 203-205, 24 de enero de 1764.

57 W. S. McClellan, *Smuggling in the American Colonies at the Outbreak of the Revolution*, Nueva York, 1912, p. 37.

Si algún argumento podía ablandar el corazón mercantilista, era ése. Se trataba del alegato de un importante mercantilista, William Wood. Al escribir en fecha tan temprana como 1718, se estaba preparando para que se permitiera el comercio entre el continente y las plantaciones extranjeras en las Antillas. Sostenía que con este comercio, las manufacturas inglesas podrían ser introducidas como contrabando en las islas francesas; en compensación, los norteamericanos, si bien no podrían obtener oro y plata, podrían conseguir algo igualmente valioso: los productos de esos países. «Quizás esto no ponga contentos a nuestros colonos; pero si se oponen a ello por sus intereses en particular, estoy seguro que no se opondrán por el interés de Gran Bretaña en general. Porque por este medio hacemos que las colonias y las plantaciones extranjeras sean, en realidad, las colonias y plantaciones de Gran Bretaña». El comercio haría aumentar el movimiento de barcos y de marineros; incrementaría el abastecimiento de los productos coloniales para ser re-exportados por Inglaterra. Debe respetarse una sola condición: en retribución de sus abastecimientos, los americanos no deberán tomar manufacturas extranjeras.[58]

Éste era un curioso argumento para un mercantilista y anticipaba la política del siglo XIX en muchos aspectos. Hubiera provocado el antagonismo de los colonos azucareros, pero hubiera conservado la fidelidad del continente. Pero era una enorme herejía contra la fe mercantilista. Los amigos del continente, en cambio, pedían que se tuviese cuidado. Ellos no debían, dijo Oglethorpe, «alentar o exaltar una colonia a costa de la destrucción o el detrimento de otra».[59] Si la ayuda o el aliento solicitado por los colonos parecía una injuria al imperio en general, o si parecía que podría dañar más a otras partes del imperio de lo que podría beneficiar a las Antillas, la ayuda debía ser negada.[60] Sir John Barnard advirtió que ni todo el ejército de funcionarios de Hacienda podría impedir el contrabando de una mercancía esencial para la prosperidad del continente.[61] Heathcote previno que si se prohibía el tráfico se alentaría a los franceses a que desarrollaran el Canadá.[62]

58 Wood, *op. cit.*, pp. 136-141.

59 Stock, *op. cit.*, vol. IV, p. 143, 23 de febrero de 1731.

60 *Ibidem,* vol. IV, p. 125, 28 de enero de 1731.

61 *Ibidem*, vol. IV, p. 185, 21 de febrero de 1732.

62 *Ibidem,* vol. IV, p. 139, 23 de febrero de 1731.

El Parlamento permaneció leal al rey Azúcar y los intereses de las Indias Occidentales. «Se estableció que era fundamental que las islas fuesen las únicas colonias útiles que tengamos y que el continente era más bien una carga».[63] El Acta de la Melaza de 1733 fue un triunfo para los colonos azucareros. Prohibía las exportaciones de las colonias continentales a las islas extranjeras, e imponía impuestos elevados al azúcar y la melaza extranjeras. Era, escribe Pitman, «un desafío al progreso futuro de toda la región desde Portland hasta Baltimore».[64]

Una cosa era, sin embargo, aprobar el Acta, y otra, hacerla cumplir. Como decía James Otis, con jactancia, ni siquiera el Rey de Inglaterra, acampado en la tierra de Boston a la cabeza de 20.000 hombres, podría hacer obedecer el Acta.[65] La ilegalidad fue erigida como virtud cardinal de la práctica económica americana, los funcionarios aduaneros obtenían lucrativos resultados cerrando los ojos, o por lo menos no abriéndolos más allá de lo que requerían sus intereses privados. Tal y como lo expresaba la petición de Pensilvania de 175l, «cada comunidad puede soportar unos pocos hombres malos».[66] El Acta de Impuestos al Azúcar, de 1764, repetía las ordenanzas de la primera medida; para desalentar el contrabando se redujeron los impuestos, pero éstos tenían que ser cobrados. El Acta causó, según las palabras del gobernador Bernard, más alarma en América que la captura del Fuerte William Henry en 1757.[67] Se ha dicho con justicia que fue un golpe más poderoso para la naciente conciencia colonial que el Acta de Sellos. Los norteamericanos comenzaron a irritarse ante el inconveniente de ser súbditos británicos. El intento de hacer efectiva el Acta y destruir el contrabando condujo directamente a la Revolución Norteamericana. Fue esto lo que tenía en mente John Adams cuando afirmó que no entendía por qué los norteamericanos «debían sonrojarse por confesar que la melaza era un ingrediente esencial en la independencia norteamericana».[68]

---

63 E. Donnan, «Eighteenth Century English Merchants, Micajah Perry», *Journal of Economic and Bussiness History*, noviembre de 1931, p. 96. Perry a Cadwallader Colden de Nueva York.

64 Pitman, *op. cit.*, p. 272.

65 C. W. Taussig, *Rum, Romance and Rebellion*, Nueva York, 1928, p. 39.

66 Stock, *op. cit.*, vol. V, p. 477, 16 de abril de 1751.

67 Callender, *op. cit.*, p. 133.

68 Innis, *op. cit.*, p. 212.

«Cuando en el curso de los acontecimientos humanos, se vuelve necesario para un pueblo que disuelva los lazos políticos que lo han conectado con otro [...]». Jefferson escribió sólo una parte de la verdad. Los lazos que se estaban disolviendo eran económicos, no políticos. Una nueva era había comenzado. El año 1776 señala la Declaración de Independencia y la publicación de *La riqueza de las naciones*. Lejos de acentuar el valor de las islas azucareras, la independencia norteamericana marcó el comienzo de su ininterrumpido declive, y era un dicho común en esa época que el ministerio británico no sólo había perdido trece colonias sino también ocho islas.

La independencia norteamericana destruyó el sistema mercantil y desacreditó al viejo régimen. Coincidiendo con las primeras etapas de la Revolución Industrial, estimuló ese sentimiento creciente de disgusto por el sistema colonial. Sentimiento que Adam Smith propagaba y que se elevó en un verdadero *crescendo* de denuncias en el momento culminante de la era del libre tráfico. Formado en la misma escuela que Adam Smith, Arthur Young, el campeón de la revolución agrícola en Inglaterra, extrajo importantes enseñanzas de la revuelta norteamericana y llamó a las colonias estorbos. «Esa gran enseñanza de la política moderna», escribió con aspereza, «la independencia de Norteamérica debe extender el horizonte de nuestra política comercial». No era que las islas azucareras no tuvieran importancia; «maliciosamente, se las hizo aparecer como de gran importancia; pero no son tan importantes como sus abogados, erróneamente, sostienen».[69]

Los colonos azucareros se daban perfecta cuenta de lo que significaba la secesión norteamericana. El Acta de Sellos fue tan impopular entre los comerciantes de las islas como lo era en el continente; los sellos fueron quemados públicamente, con acompañamiento de gritos de libertad.[70] «Sólo Dios sabe», escribió Pinney desde Nevis, tan pronto como se iniciaron las hostilidades, «qué será de nosotros. Tendremos que morirnos de hambre o vernos arruinados».[71] Fue peor. Hicieron

69 Arthur Young, *Annals of Agriculture*, Londres, vol. IX, 1788, pp. 95-96; vol. X, 1788, pp. 335-362. Se recomienda la lectura de todo el capítulo: «West Indian Agriculture».

70 Whitson, *op. cit.*, pp. 77-78.

71 MacInnes, *op. cit.*, p. 295.

ambas cosas. Quince mil esclavos murieron de hambre en Jamaica sólo entre 1780 y 1787,[72] y la independencia norteamericana fue la primera etapa en el declive de las colonias azucareras.

Una vez reconocida la independencia del continente, el interés económico de los colonos azucareros los llevó a hacer la revolucionaria propuesta de que la Ley de Navegación «debe adaptarse a cada alteración material de las circunstancias o sus disposiciones no resultarán ya inteligentes o saludables».[73] Los americanos eran igualmente conscientes de esta interdependencia. «El comercio de las islas de las Antillas», escribió Adams, «es una parte del sistema de comercio americano. Ni ellas pueden pasar sin nosotros, ni nosotros sin ellas. El Creador nos ha puesto sobre el globo en una posición tal que nos necesitamos mutuamente».[74] En Inglaterra, Adam Smith y Pitt suplicaron en vano que se permitiera continuar con las viejas relaciones económicas. Pero, como dice Chalmers, una comunidad de 72.000 patrones y 400.000 esclavos era demasiado poco importante para permitir el sacrificio de intereses ingleses vitales.[75] «El Acta de Navegación», escribió Lord Sheffield, «la base de nuestro gran poder naval, nos dio el tráfico mundial. Si alteramos esa Acta, permitiendo que cualquier Estado trafique con nuestras islas [...], renunciamos al Acta de Navegación, y sacrificamos la marina de Inglaterra».[76] La opinión de Lord North encarnaba la quintaesencia del imperialismo británico. «Los americanos habían rehusado a comerciar con Gran Bretaña; no era sino justicia que no se les permitiera comerciar con ninguna otra nación».[77]

Los norteamericanos se convirtieron en extranjeros, sujetos a todas las disposiciones de las Leyes de Navegación, y las islas fueron desviadas de su mercado natural de acuerdo con la situación histórica mundial de esa época. Se deseaba que Nueva Escocia se convirtiese en otra Nueva

72 Edwards, *op. cit.*, vol. II, p. 515.

73 Whitson, *op. cit.*, p. 86.

74 Ragatz, *Fall of the Planters Class...*, p. 174.

75 G. Chalmers, *Opinions on Interesting Subjects of Public Law and Commercial Policy; arising from American Independence*, Londres, 1784, p. 60.

76 Ragatz, *op. cit.*, p. 176.

77 C. P. Nettels, *The Roots of American Civilization*, Nueva York, 1939, p. 655.

Inglaterra. Pero Nueva Escocia no podía ser levantada de la noche a la mañana, y nada podía compensar la pérdida de Norteamérica. La demanda de productos norteamericanos no sufrió disminución por la independencia; sólo se tornó más difícil el abastecimiento. Las islas de las Antillas imploraban por la creación de puertos libres,[78] los abastecimientos norteamericanos continuaron penetrando en las islas británicas por rutas tortuosas, lo que simplemente acababa en un aumento de precios para el colono británico, mientras que en tiempos de guerra tenían que tolerarse fuertes concesiones a la prohibición del comercio norteamericano para aliviar las perturbaciones y los aprietos en las islas. En 1796 las exportaciones norteamericanas a las Antillas Británicas fueron tres veces la cifra de 1793; las exportaciones británicas declinaron en 50 por ciento.[79] En 1801 las exportaciones norteamericanas a las Antillas alcanzaron casi a cinco veces lo que fueron en 1792. Cinco sextos de las exportaciones de 1819 llegaron a través de Canadá y las islas suecas y danesas.[80]

Al negarles el mercado de las Antillas Británicas, los norteamericanos se volvieron progresivamente a las islas extranjeras, donde el estallido de la guerra entre Inglaterra y Francia y la destrucción de la armada francesa, convirtieron a Estados Unidos en el gran transportista de productos franceses y españoles. El transporte norteamericano de productos extranjeros de las Antillas a Europa aumentó de menos de un millón de libras de café y setenta y cinco mil libras de azúcar en 1791 a cuarenta y siete millones de libras de café y ciento cuarenta y cinco millones de libras de azúcar en 1806.[81] A pesar de las guerras de finales del siglo XVIII, los productos de las plantaciones extranjeras continuaron compitiendo con los británicos en los mercados europeos.

---

78 Las peticiones de varias islas para que se abrieran los puertos fueron tan numerosas que Lord Hawkesbury «temió que todos los puertos de las islas de las Indias Occidentales solicitaran ser puertos libres, dadas las grandes ventajas que de ello se derivaban». Liverpool Papers, Add. MSS. 38228, f. 324, febrero de 1793. El 20 de febrero de 1784, el gobernador Orde escribió desde Dominica: «La gente espera con inusual expectación la llegada del decreto de libertad de puerto». B. T. 6/103, Public Record Office.

79 W. H. Elkins, *British Policy in its Relations to the Commerce and Navigation of the USA, 1794-1808*, tesis de la Oxford University, *circa* 1935, p. 96. El doctor Vincent Harlow, director de esta tesis, me permitió amablemente su lectura.

80 Innis, *op. cit.*, pp. 221, 251.

81 T. Pitkin, *A Statistical View of the Commerce of the United States*, Hartford, 1817, p. 167.

Pero el mayor desastre para los colonos azucareros británicos fue que la revuelta norteamericana los dejara cara a cara con sus rivales franceses. La superioridad de las colonias azucareras francesas era para los colonos británicos el principal entre los muchos males que surgían de esa caja de Pandora que fue la Revolución Norteamericana. Entre 1783 y 1789 el desarrollo de las islas azucareras francesas, especialmente de Santo Domingo, fue el fenómeno más asombroso en la evolución colonial. La fertilidad del suelo francés fue decisiva. El coste del azúcar francés era un 20 por ciento menos que el británico; el rendimiento medio en Santo Domingo y Jamaica era de cinco a uno.[82] Durante los años 1771 a 1781 las plantaciones de la familia Long en Jamaica obtuvieron, por término medio, una ganancia del 9,5 por ciento, siendo los beneficios tanto como el 16 por ciento en 1774.[83] En 1788 el beneficio neto en Jamaica fue del 4 por ciento comparado con un promedio del 8 al 12 por ciento en Santo Domingo.[84] En 1775 Jamaica tenía 775 plantaciones; hacia 1791, 23 de cada cien habían sido vendidas por deudas, 12 estaban en manos de síndicos, y siete habían sido abandonadas;[85] y los colonos de las Antillas, endeudados en la enorme suma de veinte millones, podían ser desafiados «a que demostraran qué nuevo sistema podría trabarlos tan profundamente como aquel en el que hasta entonces se habían desenvuelto».[86] Las exportaciones de Santo Domingo en 1788 fueron el doble que las de Jamaica; en 1789 fueron estimadas en más de un tercio por encima de las de todas las Antillas Británicas juntas. En el período de diez años anterior a 1789, la población negra y la producción total de Santo Domingo casi se duplicaron.[87] Todas las colonias azucareras inglesas, según se jactaba Hilliard d'Auberteuil, no igualaban a la Santo Domingo francesa;[88] los colonos británicos

---

82 *Report of the Committee of Privy Council, 1788*, parte V, cuestión I. Pruebas de Messrs. Fuller, Long y Chisholme de Jamaica.

83 Pitman, *The Settlement... of the British West India Plantations...*, p. 276.

84 *Report of the Committee of Privy Council, 1788.* Véase la nota 84, *supra.*

85 Pitman, *op. cit.*, p. 280.

86 *Parl. Hist.* Vol. XXIX, p. 260. Wilberforce, 18 de abril de 1791.

87 Klingberg, *op. cit.*, pp. 13-14, 103; H. Brougham, *An Inquiry into the Colonial Policy of the European Powers*, Edinburgo, 1803, vol. I, p. 522.

88 Chatham Papers, Public Record Office, G. D. 8/349. Indias Occidentales, documentos en relación a Jamaica (1783-1804) y Santo Domingo (1788-1800). Extractos de «Considerations on the State of St. Domingo» de Hilliard d'Auberteuil, p. 303.

admitieron que ellos no podían continuar durante más tiempo «reteniendo en el mercado europeo ese ascendente que, tememos ahora, Gran Bretaña ha perdido para siempre».[89] Las exportaciones coloniales francesas, de más de ocho millones de libras, y las importaciones, superiores a cuatro millones, emplearon 164.000 toneladas de transporte marítimo y 33.000 marineros; las exportaciones coloniales británicas, cinco millones de libras, y las importaciones, menos de dos millones, empleando 148.000 toneladas de transporte marítimo y 14.000 marineros.[90] Las colonias azucareras se habían vuelto, en todos los aspectos, más esenciales para Francia de lo que lo eran para Inglaterra.

El Caribe dejó de ser un lago británico cuando las colonias americanas ganaron su independencia. El centro de gravedad del Imperio Británico se trasladó del Mar Caribe al Océano Indico, de las Antillas a la India. En 1783, año importante, el primer ministro Pitt comenzó a interesarse de manera anormalmente intensa en los dominios ingleses del Oriente.[91] En 1787 Wilberforce fue alentado por Pitt para patrocinar la propuesta para la abolición del tráfico de esclavos.[92] En el mismo año la Compañía de las Indias Orientales dirigió su atención hacia el cultivo del azúcar en la India,[93] y en 1789 un comité de la compañía recomendó formalmente su cultivo al consejo de directores.[94]

---

89 *Report of the Committee of Privy Council, 1788*, parte V. Véase nota 84, *supra*.

90 Brougham, *op. cit.*, vol. I, pp. 539-540.

91 En los Chatham Papers, G. D. 8/102, encontramos una curiosa carta de Pitt, datada el 25 de noviembre de 1783, probablemente dirigida al gobernador de la Compañía de las Indias Orientales: «Se me ha ocurrido que podría ser beneficioso para el caso de la Compañía mostrar que los accionistas están deseosos de dar a la misma todo el tiempo necesario antes de cobrar su parte. Tengo entendido que están dispuestos, pero sería mejor si se pudiera conseguir una declaración pública de los mismos en su conjunto. Con este propósito, sería deseable convocar una asamblea pública; aunque esta medida, si se me permite realizar esta consideración, sólo se debe proponer si está garantizado cierto éxito. Le ruego que no me mencione como propulsor de esta idea, y que me perdone la libertad que me he tomado».

92 R. Couplan, *Wildeforce*, Oxford, 1923, p. 93.

93 Azúcar: varios MSS. (en posesión del autor). Adamson a Ferguson, 25 de marzo de 1787.

94 *East India Sugar, Papers respecting the Culture and Manufacture of Sugar in British India*, Londres, 1822, Apéndice I, p. 3.

Con anterioridad a 1783, el gobierno británico fue uniformemente consistente en su política hacia el tráfico de esclavos. La separación de las trece colonias disminuyó considerablemente la cantidad de esclavos en el Imperio e hizo más fácil la abolición de lo que hubiera sido si las trece colonias hubieran permanecido inglesas cuando la desmotadora de algodón revitalizara la moribunda economía esclavista en el Sur. «Mientras América era nuestra», escribió Clarkson en 1788, «no existía la menor probabilidad de que un ministro atendiera a las quejas de los hijos e hijas de África, cualesquiera que fuesen sus sentimientos por sus desgracias. Por la misma razón, lo que en un tiempo fueron los medios para crear un insuperable impedimento al alivio de esa gente infeliz, y nuestra atención se apartaba por una asombrosa concatenación de acontecimientos, ahora ante nuestra vista se presenta una perspectiva que demuestra que es buena política aliviar su sufrimiento».[95]

El viejo sistema colonial se había basado en la idea de que sin un monopolio del mercado colonial las manufacturas británicas no se venderían. El otro aspecto del cuadro monopolista, esto es, el monopolio colonial del mercado de la madre patria, se basaba en la misma presunción. En otras palabras, el viejo sistema colonial era una negación del principio de que el comercio debe hallar sus salidas naturales. La independencia norteamericana desbarató esas falacias. En julio de 1783 una Orden en el Consejo decretó el libre comercio entre Gran Bretaña y Estados Unidos. Las importaciones británicas de las colonias americanas aumentaron en un 50 por ciento entre 1784 y 1790; cuando la invención de la desmotadora de algodón entró en escena, las importaciones británicas aumentaron de nueve millones de dólares en 1792 a cerca de treinta y un millones en 1801.[96] «El comercio entre la madre patria y la colonia», como expresara Merivale en 1839, «era sólo un comercio de buhoneros, comparado con este vasto intercambio internacional, el más grande que el mundo haya conocido jamás, que creció entre estas dos naciones cuando reemplazaron el lazo de la sujeción por el de la

95 Clackson, *Essay on the Impolicy…*, p. 34.

96 Pitkin, *op. cit.*, pp. 30, 200-201. Pitkin proporciona las cantidades correspondientes a 1784-1790 en libras y a 1792-1801 en dólares. Los porcentajes que aquí se ofrecen se basan en las tablas de Pitkin. Creemos más relevante mostrar el incremento del comercio que atender a la conversión de las libras en dólares.

igualdad».[97] Estos hechos impresionaron a la clase capitalista que comenzaba a considerar el Imperio desde el punto de vista de las pérdidas y ganancias, y contribuyeron al éxito del libro de Adam Smith a fin de socavar la filosofía mercantilista. En 1825 Huskisson, el primero de los comerciantes libres, preguntó categóricamente: «La separación de Estados Unidos del Imperio Británico, considerada como una simple cuestión comercial, ¿ha sido un perjuicio para este país? Su emancipación de la servidumbre comercial del sistema colonial, ¿ha sido realmente dañino para el comercio y la industria de Gran Bretaña? ¿No podemos extraer, de este ejemplo, una útil advertencia?».[98] Sí, podemos, pero Rip van Winkle, narcotizado por la droga del mercantilismo, dormiría en sus plantaciones de azúcar, durante cien años.

---

97 Merivale, *op. cit.*, p. 230.

98 Anónimo, *The Speeches of the Right Honourable William Huskisson with a Biographical Memoir*, Londres, 1831, vol. II, p. 312, 21 de marzo de 1825.

7. El desarrollo del capitalismo británico 1783-1833

Lejos de ser un desastre nacional, tal y como por lo general se consideró en Inglaterra y en el mundo de esa época, la independencia norteamericana marcó en realidad el fin de una era exhausta y la emergencia de una nueva. En esta nueva era no había lugar para el monopolio de las Indias Occidentales. Debemos ahora analizar la expansión de las fuerzas productivas de Inglaterra, estimuladas e impulsadas por el sistema colonial, hasta el umbral de la madurez, y considerar de qué modo ese mismo sistema colonial actuó, en la nueva era, como un freno que tenía que ser eliminado.

En junio de 1783, el primer ministro Lord North, halagó por su humanidad a los cuáqueros que se oponían al comercio de esclavos, pero se lamentó de que su abolición era imposible, ya que el tráfico se había vuelto necesario para casi todas las naciones de Europa.[1] Los traficantes de esclavos y los colonos azucareros se frotaron las manos alborozados. Las colonias de las Indias Occidentales eran todavía las niñas mimadas del Imperio, las joyas más preciosas de la diadema británica.

Pero los que tenían suficiente oído, podían percibir los retumbos de la inevitable tormenta. El año de Yorktown[2] fue el año de la segunda patente de Watt, la del movimiento giratorio,[3] que convirtió

---

1 *Parl. Hist.*, vol. XXIII, pp. 1026-1027, 17 de junio de 1783.

2 Batalla de la Guerra de Independencia norteamericana que tuvo lugar en 1781 en Yorktown, Virginia, y en la que los franceses y los independentistas norteamericanos (comandados, entre otros, por George Washington) derrotaron al ejército inglés. [N. del E.]

3 La segunda patente de Watt incorporaba un sistema de biela-manivela que permitió el posterior desarrollo del movimento rotatorio (1783) y la aplicación a la industria textil. La primera versión, de movimiento rectilíneo, se utilizaba para bombear agua y desaguar las minas de carbón. [N. del E.]

a la máquina de vapor en una fuente de fuerza impulsora e hizo que la Inglaterra industrial, según la frase de Matthew Boulton, se volviese «loca por la maquinaria a vapor».[4] El triunfo de Rodney sobre los franceses, que salvó a las colonias azucareras, coincidió con la utilización, por Watt, del poder expansivo del vapor para obtener el doble golpe de sus pistones. El Tratado de Paz de 1783 fue firmado mientras Henry Cort trabajaba en el proceso de pudelación,[5] que revolucionó la industria del hierro. La escena estaba preparada para ese gigantesco desarrollo del capitalismo británico que alteró la estructura política del país en 1832 e hizo posible, de esa manera, el ataque al monopolio en general y al monopolio de las Antillas en particular.

Hacia 1833 ninguna industria británica concreta había logrado una revolución técnica completa; los viejos tipos de organización sobrevivían en todas partes, y no simplemente como fósiles o curiosidades. La lana todavía se entregaba para que se hilara, el hilo para que lo tejiesen, los vástagos para clavos para que fueran convertidos en clavos, el cuero para ser devuelto como zapatos. Los telares eran, por lo general, manejados a mano, las máquinas de madera, para hilar, formaban legión y la palabra *spinster* [soltera] connotaba una condición basada en la producción y no aún relativa al matrimonio.[6]

Pero si la producción doméstica todavía sobrevivía, había cesado de ser dominante. La faz inicial de la Revolución Industrial estaba ligada a la fuerza hidráulica, y esta última a la fuerza del vapor. La aplicación del vapor siguió, de todos modos, un proceso gradual. A comienzos del siglo XIX, su uso en la industria no era ni universal ni muy extendido. La cantidad total de máquinas en funcionamiento en el Reino Unido era de 321, con un total de 5.210 caballos de vapor.[7] Según Clapham, que escribía en la década de los veinte, el total de caballos de vapor de Glasgow y de Clyde en 1831 habría impulsado un crucero moderno.[8]

---

4 Mantoux, *op. cit.*, p. 340.

5 Del inglés *puddle,* remover. Técnica de refinado del hierro que se produce en los altos hornos, mediante la que se consigue rebajar el contenido de carbono hasta un porcentaje muy bajo, además de eliminar casi todo el azufre. Así el hierro resultante ya es hierro forjado. [N. del E.]

6 Clapham, *op. cit.*, capítulo V.

7 Lord, *op. cit.*, p. 176.

8 Clapham, *op. cit.*, p. 156.

Pero, en las palabras de Mantoux, «había más diferencia entre un taller de hilandería y un taller doméstico tal como existían uno junto a otro entre 1780 y 1800, que entre una fábrica de esa fecha y una moderna».[9]

La industria del algodón fue la industria capitalista por excelencia. Un cálculo de 1835 daba una cifra media de 175 empleados para los talleres de algodón, 125 para los de seda, 93 para los de lienzo y 44 para los de lana. Las proporciones medias de los talleres de algodón no tenían precedente en la historia económica británica. Cuarenta y tres importantes talleres de Manchester contaban con una fuerza de trabajo de 300 personas en 1815; en 1832 la cifra se había elevado a 401.[10] El primer taller de hilandería a vapor se estableció en Inglaterra en 1785, y en Manchester en 1789. Entre 1785 y 1800, se construyeron ochenta y dos máquinas a vapor para talleres algodoneros, cincuenta y cinco de ellas sólo en el Lancashire.[11] La primera fábrica con telares a vapor fue construida en Manchester en 1806. En 1835 el total de caballos de vapor desarrollado por los telares de toda Inglaterra fue de 116.800, y casi el 6 por ciento en la industria algodonera.[12]

En 1785 las exportaciones británicas de manufacturas de algodón excedían el valor de un millón de libras;[13] esta cifra se elevó a treinta y un millones en 1830.[14] La tela estampada de Gran Bretaña aumentó de 20 millones de yardas en 1796 hasta 347 en 1830.[15] La población empleada por la industria se elevó de 350.000 en 1788[16] hasta 800.000 en 1806.[17] En Manchester y Salford había 66 talleres de algodón en 1820, y 96

---

9 Mantoux, *op. cit.*, p. 257.

10 Clapham, *op. cit.*, pp. 184-185, 196.

11 Lord, *op. cit.*, p. 174.

12 A. Redford, *The Economic History of England, 1760-1860*, Londres, 1931, p. 22.

13 Mantoux, *op. cit.*, p. 258.

14 N. S. Buck, *The Development of the Organization of Anglo-American Trade, 1800-1850*, New Haven, 1925, p. 166.

15 *Ibidem*, p. 164.

16 Wheeler, *op. cit.*, p. 175.

17 Butterworth, *op. cit.*, p. 112.

en 1832.[18] El algodón hacía «brotar los hombres como champiñones».[19] Oldham era en 1760 una aldea de 400 habitantes, en 1801 tenía 20.000. En 1753, Bolton tenía una única calle, tosca y mal pavimentada; en 1801 la población era de 17.000.[20] La población de Manchester aumentó seis veces entre 1773 y 1824.[21] Los tejedores y manufactureros de algodón, que no estuvieron representados en la procesión de los oficios realizada en Manchester en 1763 con motivo de la coronación de Jorge III, fueron el elemento más prominente de la procesión de coronación de Jorge IV en 1820.[22] En un sentido más amplio, fue la coronación del Rey Algodón.

El capitalista de Manchester, desde su montaña, como Moisés en el Monte Nebo, contemplaba la tierra prometida. Las importaciones de algodón británico se elevaron de 11 millones de libras en 1784[23] hasta 283 millones en 1832.[24] El Nuevo Mundo, gracias a Eli Whitney, había acudido, y no por última vez, al rescate del Viejo. Estados Unidos abasteció menos de la centésima parte de las importaciones británicas de algodón en los cinco años que van de 1786 a 1790, tres cuartas partes en los años 1826-1830 y cuatro quintos en 1846-1850. El colono de las Antillas Británicas, fiel a su primer amor, el azúcar, no pudo satisfacer los requerimientos de Manchester. Las islas azucareras proveyeron siete décimas partes de las importaciones británicas de algodón en 1786-1790, una cincuentésima parte en 1826-1830, menos de una centésima parte en 1846-1850.[25] Las Antillas habían construido Manchester en el siglo XVIII. Pero se habían convertido en una pequeña partícula en el ilimitado horizonte de Manchester, en el año en que sus enriquecidos magnates enviaron sus primeros delegados a Westminster, y esto traía grandes presagios para aquellos que persistían en su ilusión de que los lazos del Imperio, como los del matrimonio, eran indisolubles.

---

18 Buck, *op. cit.*, p. 169.

19 Mantoux, *op. cit.*, p. 368. La sentencia es de Arthur Young.

20 *Ibidem*, pp. 367-368.

21 Jackman, *op. cit.*, vol. II, p. 514 (n). De 27.246 a 163.888.

22 Butterworth, *op. cit.*, p. 37.

23 Mantoux, *op. cit.*, p. 258.

24 C. H. Timperley, *Annals of Manchester; Biographical, Ecclesiastical, and Commercial, from the earliest period to the close of the year 1839*, Manchester, 1839, p. 89.Mantoux, *op. cit.*, p. 258.

25 Buck, *op. cit.*, p. 36 (n).

Menos espectacular, quizás, pero no menos significativo, fue el progreso realizado en las industrias metalúrgicas, sin las cuales el reino de la maquinaria hubiera sido imposible. La producción británica de hierro en lingotes aumentó tres veces entre 1788 y 1830.[26] En 1830 había tres veces más hornos en funcionamiento que en 1788.[27] El hierro enviado por los Canales de Glamorganshire y Monmoutshire aumentó dos veces y media entre los años 1820 y 1833; las exportaciones desde Cyfartha se duplicaron, las de Dowlais se triplicaron durante el mismo periodo.[28] En 1800 la proporción del producto fabricado en la madre patria con respecto a la importación extranjera fue de cuatro a uno;[29] en 1828, cincuenta a uno. «Gran Bretaña, después de Waterloo», escribe Clapham, «resonaba con el rechinamiento del hierro, como una fragua».[30]

El proceso de fundición del hierro requería carbón. Las minas de carbón en Northumberland y Durham casi duplicaron la extracción entre 1800 y 1836, la producción aumentó de las seis millones de toneladas de 1780 a treinta millones en 1836.[31] Un gran ahorro se produjo cuando en 1829 la invención de la ráfaga ardiente en la fundición redujo el combustible de carbón requerido en más de dos tercios.[32]

El hierro se estaba aplicando a una serie de nuevos usos: pilares, rieles, caños de gas y agua, puentes, barcos. Wilkinson edificó una «capilla de hierro fundido» para los metodistas en Bradley,[33] y Londres llegó a experimentar con el pavimento de hierro. Pero el mayor triunfo se produjo en la construcción de maquinaria. La primitiva maquinaria textil estaba hecha de madera, por los mismos manufactureros o bajo

---

26 Scrivernor, *op. cit.*, p. 85 (68.300 toneladas en 1788); Clapham, *op. cit.*, p. 149 (650.000-700.000 toneladas en 1830).

27 Scrivenor, *op. cit.*, p. 87 (85 hornos en 1788); Clapham, *op. cit.*, p. 149 (250-300 hornos en 1830).

28 Scrivenor, *op. cit.*, pp. 123-124, 293-294.

29 Clapham, *op. cit.*, p. 240.

30 *Cambridge History of the British Empire*, vol. II, p. 233. Se recomienda la lectura completa del ensayo «The Industrial Revolution and the Colonies, 1783-1822», de J. H. Clapham, para profundizar en la desaparición del monopolio de las Indias Occidentales.

31 Clapham, *op. cit.*, p. 431; F. Engels, *The Condition of the Working Class in England in 1844*, Londres, 1936, p. 13. El número de minas se incrementó de 40 a 76.

32 Scrivenor, *op. cit.*, p. 297.

33 Redford, *op. cit.*, pp. 41-42.

sus órdenes. La década del 1820 contempló la aparición del proveedor profesional de máquinas construidas con la ayuda de otras máquinas, y el comienzo de la manufactura de partes intercambiables, que fue facilitada por la invención de nuevas herramientas y el descubrimiento de la técnica de recorte de tornillos de precisión. En 1834 la firma de William Fairbairn ofrecía la producción de un taller equipado para cualquier presupuesto, oficio, sitio, o fuerza impulsora.[34]

En 1832 el patrón herrero de tipo medio, ocupaba la misma posición, como capitalista y empresario, que el hilandero de algodón.[35] En el Parlamento Reformado, no sólo el algodón, sino también el hierro se aprestaba a desechar el monopolio como un traje gastado. Las exportaciones de hierro en barras se duplicaron con holgura entre 1815 y 1833, y en 1825 Gran Bretaña permitió —lo que resultó ser una decisión fatal— un aflojamiento parcial de la proscripción sobre la exportación de maquinaria. Los rieles británicos cubrían las líneas ferroviarias de Francia y Estados Unidos. Las colonias azucareras recibieron una décima parte de las exportaciones británicas de hierro en 1815, 1/33 en 1833; Estados Unidos recibió un cuarto en 1815, un tercio en 1833.[36] Los colonos azucareros, que habían gozado durante tan largo tiempo de un derecho indisputable a un asiento en el palco, apenas hallaban ahora un lugar de pie.

«En mi humilde opinión», escribía un manufacturero en 1804, «el comercio lanero no debe dejar de seguir estrechamente los pasos del comercio algodonero».[37] La imitación, sin embargo, fue lenta, y la persistencia de las viejas formas en la industria lanera fue más pronunciada. El uso de la lanzadera no se generalizó en West Riding (Yorkshire) hasta 1800. El tejido mecánico permaneció en estado experimental hasta 1830. El telar doméstico era todavía un elemento poderoso en la producción lanera, y en fecha tan avanzada como 1856 sólo la mitad de la cantidad total de las personas empleadas en la industria trabajaban en

34 Clapham, *op. cit.*, pp. 152, 154; A. P. Usher, *A History of Mechanical Inventions*, Nueva York, 1929, p. 332.

35 Clapham, *op. cit.*, p. 189.

36 Scrivenor, *op. cit.*, p. 421. Las cantidades son las siguientes: 1815, exportaciones, 79.596 toneladas (a las Indias Occidentales Británicas, 7.381; a EEUU, 21.501); 1833, exportaciones: 179.312 toneladas (a las Indias Occidentales Británicas, 5.400; a EEUU, 62.253).

37 Mantoux, *op. cit.*, p. 276.

fábricas. El taller, de tipo normal, de lana o mezcla, en 1835, contenía, como hemos visto, sólo una cuarta parte del número de trabajadores de lo que era normal en los talleres algodoneros.[38]

En 1817, la producción de artículos de lana en el West Riding, centro principal de la industria, era seis veces la cifra de 1738.[39] En 1800, las importaciones de lana fueron de 4.000 toneladas, hacia finales de la década de 1830 fueron cinco veces más voluminosas.[40] El valor de los materiales de lana exportados se elevó de cuatro millones de libras en 1772 a siete millones en 1801. En 1802 las exportaciones de manufacturas de algodón excedieron por primera vez a las de lana; en 1830 fueron de cinco millones de libras, una sexta parte del valor de las exportaciones de algodón.[41] La población aumentó rápidamente, como en los centros algodoneros. Leeds tenía una población de 17.000 personas en las vísperas de la Revolución Norteamericana, siete veces esa cifra en 1831. Halifax duplicó con holgura su población entre 1760 y 1831; la de Bradford aumentó dos veces y media entre 1801 y 1831; la de Huddersfield se duplicó. Durante esos treinta años, la población de todo West Riding se incrementó de 564.000 a 980.000.[42]

Hasta 1815, Gran Bretaña dependió para sus abastecimientos de lana principalmente de España, Portugal y Alemania. El capitán John Macarthur, en un alto en su viaje a Nueva Gales del Sur, compró algunas ovejas merinas en el Cabo. En 1806 llegó a Inglaterra el primer cargamento de lana australiana, 246 libras. Veinticuatro años después, la importación llegó a las 3.564.532 libras.[43] En 1828, la lana australiana fue descrita como de extraordinaria suavidad y de mayor cotización que cualquier otra variedad, se predijo que en quince o veinte años Gran Bretaña recibiría de Australia toda la lana de mejor calidad que

38 Clapham, *op. cit.*, p. 189.

39 Engels, *op. cit.*, p. 9. De 75.000 a 490.000.

40 Clapham, *op. cit.*, pp. 243, 478.

41 James, *op. cit.*, p. 286; Mantoux, *op. cit.*, p. 106 (n); Clapham, *op. cit.*, p. 249. El algodón exportado en 1830 ascendió a 31.810.474 libras. Buck, *op. cit.*, p. 166.

42 Mantoux, *op. cit.*, p. 369; Engels, *op. cit.*, p. 9.

43 Merivale, *op. cit.*, p. 120.

necesitara.[44] La predicción estaba justificada. Australia gozaba en el siglo XIX, en relación con la lana, «algo parecido a una especie de monopolio», como lo expresara Merivale, «como el que México disfrutara, en los días de su prosperidad, en la producción de los metales preciosos».[45] En el mundo nuevo anti-imperialista que comenzó a nacer en la década de 1840, el acento se mudó, donde tenía que mantenerse el Imperio, de las islas a los continentes, de los climas tropicales a los templados, de las plantaciones de negros a los asentamientos de los blancos.

El poder mecanizado de Gran Bretaña se servía del resto del mundo como punto de apoyo. Estaba vistiendo al mundo, exportando hombres y máquinas, y se había convertido en el banquero mundial. Con la excepción de la India y Singapur —la llave para el comercio con China—, adquiridos en 1819, el Imperio Británico era una expresión geográfica. «Para mí no valdría la pena», escribía Boulton en 1769 sobre sus máquinas de vapor, «fabricar para sólo tres condados, pero me parece que sí vale la pena fabricar para todo el mundo».[46] La capital británica, como la producción británica, pensaba en términos mundiales. «Entre 1815 y 1830», escribe Leland Jenks, «por lo menos cincuenta millones de libras habían sido invertidas, más o menos de forma permanente, con gran garantía de los gobiernos europeos más sólidos, más de veinte millones habían sido invertidos de una forma u otra en América Latina, y cinco o seis millones habían ido a parar, muy silenciosamente, a Estados Unidos».[47] Pero nadie anticipaba ni un chelín sobre las plantaciones de las Antillas.[48]

Entre 1820 y 1830 más de un tercio de las exportaciones de Estados Unidos iban a Gran Bretaña, y Estados Unidos recibía una sexta parte de las exportaciones británicas, que constituían más de dos quintos de sus importaciones totales.[49] En 1821, Estados Unidos recibió una séptima parte de las exportaciones británicas. En 1832 un noveno;

44 *Cambridge History of the British Empire*, vol. II, p. 231.

45 Merivale, *op. cit.*, p. 121.

46 Redford, *op. cit.*, p. 45.

47 L. H. Jenks, *The Migration of British Capital to 1875*, Londres, 1927, p. 64.

48 *Hansard, New Series*, vol. XV, p. 385. Lord Redesdale, 19 de abril de 1825.

49 Jenks, *op. cit.*, p. 67.

las exportaciones aumentaron su valor en una décima parte.[50] Las compras británicas de algodón del Sur estimularon la expansión del reino algodonero; bancos privados y estatales del Sur buscaban préstamos en Londres.[51]

Las revoluciones de América Latina, una vez que las barreras del mercantilismo español fueron quebradas, abrieron un amplio panorama al comercio británico, mientras que la antigua alianza británica con Portugal le otorgó una posición privilegiada en Brasil. «El clavo ha sido puesto», escribió Canning entusiasmado, «la América Española es libre, y si nosotros no dirigimos mal nuestros asuntos será inglesa».[52] Brasil recibió una vigésima parte del total de las exportaciones británicas en 1821, un doceavo en 1832; las exportaciones aumentaron dos veces y media.[53] Las colonias extranjeras en América del Norte y del Sur, que sumaron 1/13 de todo el comercio exportador británico en 1821, absorbieron más de un séptimo en 1832; las exportaciones triplicaron su valor durante esos años.[54] Los nuevos gobiernos latinoamericanos hallaron complacientes prestamistas en los círculos financieros ingleses. «Cuando más pedía prestado un país», dice Jenks, «mejor era su crédito, según parecía».[55] Liverpool olvidó a Jamaica, Granada y Barbados; ahora comerciaba y pensaba en términos de Valparaíso, Antofagasta, Callao y Guayaquil.

En 1821 las exportaciones británicas mundiales sumaron cuarenta y tres millones de libras; en 1832 fueron de sesenta y cinco millones, con un incremento de un 50 por ciento.[56] En ambos años, Europa absorbió

---

50 Customs 8, Public Record Office, vols. 14 y 35. Las cantidades son: 1821, 6.422.304 libras; 1832, 7.017.048 libras.

51 Jenks, *op. cit.*, pp. 75-76.

52 *The Cambridge History of British Foreign Policy*, Cambridge, 1923, vol. II, p. 74. De Canning a Granville, 17 de diciembre de 1824.

53 Customs 8, Public Record Office, vols. 14 y 35. En 1821, 2.114.329 libras; en 1832, 5.298.596 libras.

54 *Ibidem*. En 1821, 3.239.894 libras; en 1832, 9.452.822 libras.

55 Jenks, *op. cit.*, p. 47.

56 Customs 8, vols. 14 y 35. En 1821, 43.113.855 libras; en 1832, 65.025.278 libras.

cerca de la mitad del total.[57] Las Indias Orientales y China absorbieron un doceavo en 1821, un décimo en 1832; las exportaciones a estos lugares aumentaron en un 75 por ciento.[58]

¿Qué pasaba, entonces, con las Antillas Británicas? Las exportaciones a todas las islas declinaron en una quinta parte, a Jamaica en un tercio. En 1821 las Antillas Británicas recibieron un noveno del total, en 1832 un séptimo; en 1821 Jamaica tuvo 1/13, en 1831, 1/33.[59] Las Antillas Británicas estaban perdiendo gradualmente su importancia para el capitalismo británico, y esto tenía una profunda significación para una época en la que la doctrina del incremento de la utilidad se incorporaba al núcleo del pensamiento económico. Como escribe Burns: «Juzgadas según la medida del imperialismo económico, las colonias británicas de las Antillas, que fueran un éxito considerable hacia 1750, resultaron un fracaso ochenta años más tarde».[60]

En 1825, por otra parte, las Leyes de Navegación fueron modificadas, y las colonias obtuvieron permiso para comerciar directamente con cualquier parte del mundo. Se había abierta la primera brecha en el frente monopolista. Esa brecha fue ampliada el mismo año, cuando el azúcar de Mauricio, posesión oriental adquirida en 1815, fue admitida sobre la misma base que el azúcar de las Antillas Británicas. El monopolio colonial del mercado de la madre patria continuaba. Esto era vital para las Antillas. En lo que se refería al capitalista británico, no se requería legislación especial para hacer que el colono azucarero de las Antillas comprase mercancías que todo el mundo compraba porque eran mejores y más baratas. Si Manchester todavía prosperaba con «camisas para negros», las Antillas Británicas no tenían monopolio de negros y las poblaciones de esclavos, más grandes, de Estados Unidos y Brasil, ofrecían mercados atractivos. El colono de las Antillas no pagaba por los calicos (tela de algodón) ni un céntimo más que su rival brasileño. ¿De qué le servía entonces, preguntaba airadamente Manchester, el sistema monopolista al manufacturero británico?[61] Su propósito

57 *Ibidem*. En 1821, 19.082,693 libras; en 1832, 29.908.964 libras.

58 *Ibidem*. En 1821, 3.639.746 libras; en 1832, 6.377.507 libras.

59 *Ibidem*. A las Indias Occidentales Británicas: 1821, 4.704.610 libras; 1832, 3.813.821. A Jamaica: 1821, 3.214.364 libras; en 1832, 2.022.435 libras.

60 W. L. Burn, *Emancipation and Apprenticeship in the British West Indies*, Londres, 1937, p. 52.

61 *Hansard, Third Series*, vol. LXXVII, p. 1062. Milner Gibson, 24 de febrero de 1845.

original era ahora, como lo expresa Merivale, «procurado por medio de sacrificios de nuestra parte, realizados sin la menor consideración por parte de ellos».[62] Si, alterando algo las palabras de un escritor moderno, las Antillas Británicas en 1832 eran, socialmente, un infierno, económicamente constituían, lo que era mucho peor, un anacronismo.[63]

El mercantilismo había cumplido su ciclo. Sólo era necesario dar expresión política a la nueva situación económica. La agitación alrededor del Proyecto de Ley de Reforma fue muy poderosa en los centros industriales y sus satélites comerciales. En esta lucha política, los propietarios de esclavos de las Antillas estaban vivamente interesados. «Dios no permita», dijo Lord Wynford, «que pueda llegar a obligarse al patrón a que haga abandono de su propiedad sobre el esclavo. Una vez adoptado ese principio, se termina toda clase de propiedad».[64] La esclavitud de las Antillas dependía de las poblaciones desamparadas y Cobbett se dio cuenta demasiado tarde de que «el fruto del trabajo de estos esclavos se ha convertido hace tiempo en el medio de hacernos esclavos a nosotros, en la madre patria».[65]

Cuando el Proyecto de Ley de Reforma fue rechazado por la Cámara de los Lores, la prensa reformista londinense apareció en ediciones con bordes de luto; todas las noches, en todas las iglesias del país, doblaron las campanas. El Castillo de Nottingham, propiedad del Duque de Newcastle, príncipe de los propietarios de villas desamparadas, fue incendiado por completo por una muchedumbre enardecida. El representante de Bristol, que se había opuesto a la Reforma en la Cámara de los Comunes, se encontraba en peligro de muerte. La residencia del Ayuntamiento fue saqueada, las cárceles y el palacio episcopal fueron incendiados. Attwood formó la Unión Política en Birmingham, y amenazó con una revolución. El estandarte tricolor fue izado en Bethnal Green, Londres; aparecieron manifiestos revolucionarios y se desplegaron carteles con la inscripción: «Aquí no pagamos impuestos». El Consejo Común hizo un llamamiento a la Cámara de los Comunes para que no se ocupara del presupuesto hasta que el Proyecto de

---

62 Merivale, *op. cit.*, p. 203.

63 Burn, *op. cit.*, p. 73.

64 W. L. Mathieson, *British Slavery and its Abolition, 1823-1838*, Londres, 1926, p. 222.

65 A. Prendice, *History of the Anti-Corn Law League*, Londres, 1853, vol. I, p. 5.

Reforma se hubiera convertido en ley. La Familia Real fue caricaturizada e insultada y se le aconsejó que abandonara Londres. Se propuso un plan revolucionario: una incursión en los bancos; «para detener al Duque (Wellington), id a por el oro». La Revolución estaba a la vuelta de la esquina.[66]

Los opositores a la medida se retractaron, de todos modos, después de que el Rey, no de muy buen grado, prometiera crear una cantidad suficiente de pares, y el Proyecto de Reforma se convirtiera en ley. La estructura política de Inglaterra fue puesta en línea con la revolución económica que había tenido lugar. En el nuevo Parlamento, los capitalistas, sus necesidades y aspiraciones eran lo más importante. El comercio colonial lo había significado todo, antes. En la nueva sociedad capitalista había poco lugar para las colonias. «La exportación de una pieza de tela británica de algodón», escribía Eden en 1802, «es más beneficiosa para nosotros que la re-exportación de una cantidad de muselina de Bengala o de café de las Indias Occidentales de igual valor».[67] En 1832, un funcionario de la Compañía de las Indias Orientales explicó a una comisión parlamentaria que se exportaban artículos de lana hacia China, aun cuando ese mercado no era bueno, por una razón de tradición y de deber: «Era considerada una obligación moral».[68] El comercio por «obligación moral» era uno de los pecados mortales en el Evangelio según Manchester.

---

66 E. Halévy, *A History of the English People, 1830-1841*, Londres, 1927, pp. 42-43, 47, 56-58.

67 F. M. Eden, *Eight Letters on the Peace; and on the Commerce and Manufactures of Great Britain*, Londres, 1802, p. 129.

68 *Cambridge History of the Brithis Empire*, vol. II, p. 239.

8. El nuevo orden industrial

Era esta tremenda expansión industrial a lo que los monopolistas de las Antillas tenían que enfrentarse. Tenían la ventaja del prestigio, de la costumbre, de sus grandes contribuciones a la economía británica en el pasado además de una posición fuertemente consolidada. Hoy podemos ver que ya estaban sentenciados, que los liliputienses no podían detener a Gulliver al igual que sus flechas tampoco podían herirlo. En una conferencia a los estudiantes de Oxford, de 1839, Merivale expresó que «la rápida marea de los acontecimientos mundiales nos lleva inevitablemente más allá de aquel punto en el que el mantenimiento de los sistemas coloniales y leyes de navegación eran practicables, fuesen o no apetecibles. Nos vemos arrastrados irremisiblemente por la corriente; podemos luchar y protestar, y preguntarnos por qué las barreras que las viejas previsiones habían levantado contra el torrente, se inclinan ahora como cañas ante su violencia, pero no podemos cambiar nuestro destino. El monopolio de las islas de las Antillas no puede sostenerse [...]».[1] Los antillanos, no obstante, no podían verlo así y actuaron como lo hacen todos los intereses creados. Opusieron una lucha desesperada, «luchando, con la ayuda de su riqueza acumulada, contra el avasallante principio de la decadencia»,[2] ciegos a toda consideración y a toda consecuencia que no fuera el mantenimiento de su sistema enfermo.

El ataque a las Antillas era algo más que un ataque a la esclavitud. Era un ataque al monopolio. Sus oponentes eran no solamente los humanitaristas sino también los capitalistas. La razón para el ataque era

1 Merivale, *op. cit.*, pp. 238-239.

2 *Ibidem*, p. 93.

no sólo que el sistema económico de las Antillas estaba viciado sino que era tan poco provechoso que por esta sola razón su destrucción resultaba inevitable.[3] El representante de Jamaica se lamentaba en 1827 que «la causa de las colonias en general, pero más especialmente esa parte que se refiere a la propiedad de esclavos, es tan poco atractiva para los oradores elegantes y tan poco popular para el público, que tenemos y debemos tener muy poco apoyo en los discursos parlamentarios».[4] Hibbert tenía sólo razón a medias. Si la esclavitud de las Antillas era detestable, el monopolio de las Antillas era impopular, y el odio unido de ambos era más de lo que las colonias podían soportar.[5]

El ataque se realizó tres fases: el ataque al tráfico de esclavos, el ataque a la esclavitud, el ataque a los impuestos preferentes sobre el azúcar. El tráfico de esclavos fue abolido en 1807, la esclavitud en 1833, la preferencia del azúcar en 1846. Los tres acontecimientos son inseparables. Los mismos intereses creados que habían sido edificados por el sistema esclavista se volvían ahora contra él y destruían ese sistema. Los humanitaristas, al atacar el sistema en su punto más vulnerable y más insostenible, hablaban un lenguaje que podía ser comprendido por las masas. No hubieran podido tener ningún éxito cien años antes, cuando todos los intereses capitalistas importantes estaban del lado del sistema colonial. «Fue una montaña difícil de escalar», cantaba Wordsworth en un elogio de Clarkson. Nunca se hubiera alcanzado la cima si no fuera por la defección de los capitalistas de las filas de los propietarios de esclavos y de los traficantes de esclavos. Los antillanos, mimados, cuidados y consentidos durante siglo y medio, cometieron el error de elevar al nivel de las leyes de la naturaleza lo que en realidad era sólo una ley del mercantilismo. Se creían indispensables y portaban en una época de anti-imperialismo las enseñanzas que habían recibido de una era de imperialismo comercial. Cuando, ante su sorpresa, la «mano invisible» de Adam Smith se volvió contra ellos, sólo pudieron volverse hacia la mano invisible de Dios.[6] El ascenso y caída del mercantilismo es el ascenso y caída de la esclavitud.

---

3 Liverpool Papers, Add. MSS. 38295, f. 102. Carta anónima a Lord Bexley, julio de 1823.

4 C. O, 137/166. Hibbert a Horton, 2 de abril de 1827.

5 *Hansard, New Series,* vol. XIV, p. 1164. Lord Dudley y Ward, 7 de marzo de 1826.

6 *Ibidem, Third Series*, vol. III, p. 354. Mr. Robinson, 11 de marzo de 1831.

¿Protección o *laissez faire*?

La Reina Victoria envió en cierta ocasión un famoso mensaje a dos jefes africanos: «Inglaterra ha llegado a ser grande y feliz por el conocimiento del verdadero Dios y Jesucristo».[7] Para el capitalista de Manchester, «Jesucristo era el Libre Comercio, y el Libre Comercio era Jesucristo».[8]

Si el trigo era el rey de los monopolios, el azúcar era su reina. El ataque a los impuestos preferentes sobre el azúcar de las Antillas era parte de esa filosofía general que en 1812 destruyó el monopolio de la Compañía de las Indias Orientales y en 1846 la Ley de Granos de Inglaterra. La Liga contra la Ley de Granos, dijo su tesorero, fue «establecida sobre los mismos principios de justicia que la Sociedad Anti-Esclavista. El objeto de esa sociedad era obtener para los negros el libre derecho a ser dueños de su propia carne y sangre; el objeto de ésta era obtener el libre derecho de las personas para cambiar su trabajo por la cantidad de comida que por éste pudieran conseguir».[9] En medio del delirio de sentimientos provocados por el libre comercio, el embate del avance sobre el frente anti-monopolista tuvo que ser sufrido por el monopolio de las Antillas, que era no solamente inicuo sino caro.

Los defensores del azúcar de las Indias Orientales atacaron de forma persistente el monopolio de las Antillas. Llamaron a las islas «rocas estériles», cuyas insaciables demandas de dinero representaban «una perpetua esponja sobre los capitales de este país, tanto nacionales como comerciales». Aún antes de finales del siglo XVIII, Gran Bretaña se hallaba ya «madura para la abolición de los monopolios». No podía someterse a toda la comunidad a una opresión general, con el fin de lograr un beneficio parcial y poco razonable para un pequeño número de sus miembros.[10]

---

7 Beady, *op. cit.*, p. 308.

8 Afirmación del Dr. Bowring. No he podido encontrar la fecha.

9 Prendice, *op. cit.*, vol. I, p. 75.

10 *The Right in the West India Merchants…*, pp. 17, 18-19, 26-27, 50-51, 53, 74-75.

La oposición de las Indias Orientales fue más virulenta en la década de 1820. No querían, por lo menos así alegaban, ningún favor, preferencia o atención exclusivos. Todo lo que pedían era la igualdad con las Antillas.[11] ¿Tenían derecho los antillanos a gozar del monopolio simplemente porque lo habían gozado durante cierto tiempo? «Sería como pretender que porque una cantidad de personas que solían tener empleos manuales en la manufactura de algodón u otros artículos, y son despedidas de sus puestos por la invención de la maquinaria, debería imponerse un impuesto a las maquinas [...] Sería como decir que porque el transporte por canal resultó más barato y conveniente que el antiguo modo de transporte por carreta, deba imponerse un impuesto al transporte por canal».[12] La pretensión de los antillanos, de que tenían derecho a que se continuara apoyándoles porque habían invertido su capital en el cultivo del azúcar era «una pretensión que podía alegarse con igual fuerza en el caso de *todas* las especulaciones imprevisibles».[13] Los principios ordinarios del comercio no debían abandonarse con el fin de beneficiar a los antillanos.[14] Hume confiaba que el buen sentido, el sentimiento honesto y el patriotismo del pueblo británico no permitirían que continuara semejante monopolio, ya que todas las sujeciones y monopolios eran malos.[15]

En el Diario de la Cámara de los Lores, y en fecha tan temprana como 1815, se dio entrada a una protesta contra la Ley de Granos, que amenazaba el propio resorte de la protección. En 1820 los comerciantes londinenses presentaron al Parlamento una petición en la que se afirmaba que «la liberación de toda sujeción está calculada para dar la mayor extensión posible al comercio exterior y la mejor dirección al capital y la industria del país».[16] En el mismo año Mr. Finlay, de Glasgow, pronunció un apasionado discurso en apoyo a una petición de la Cámara

---

11 *Hansard, New Series*, vol. VIII, p. 339. Petición de los comerciantes, los propietarios de barcos, etc., implicados en el comercio con las Indias Orientales, 3 de marzo de 1823.

12 *Report of a Committee of the Liverpool East India Association, appointed to take into consideration the restrictions of the East India Trade*, Liverpool, 1822, pp. 21-22.

13 Z. Macaulay, *East and West India Sugar; or a Refutation of the Claims of the West India Colonist to a Protecting Duty on East India Sugar*, Londres, 1823, p. 37.

14 *Debates at the General Court of Propietors of East India Stock on the 19th and 21th March 1823 on the East India Sugar Trade*, Londres, 1823, p. 12. Mr. Tucker.

15 *Ibidem*, pp. 40-41.

16 *Cambridge Modern History*, Cambridge, 1934, vol. X, p. 771-772.

de Comercio de Glasgow, en la que se suplicaba por el libre comercio y por la eliminación de toda clase de restricciones sobre las importaciones y las exportaciones comerciales. «Si se hallara», dijo Finlay, «que la historia de nuestra política comercial ha sido una madeja de errores y falsas nociones, no sería, seguramente, demasiado, expresar la esperanza de que se renuncie a esa política».[17] Todos los monopolios, declararon los comerciantes de Liverpool, que prohibían el comercio con cualquier otro país, y en particular el monopolio de la Compañía de las Indias Orientales, eran perjudiciales para los intereses generales del país. La Corporación de la ciudad declaró que los súbditos británicos poseían «un derecho inherente» al libre intercambio con cualquier parte del mundo. No sin razón, Pitt completó a Adam Smith, treinta años antes, en una cena de camaradería: «Todos somos alumnos vuestros».[18]

El monopolio de las Antillas no sólo era erróneo en teoría, sino que también era improductivo en la práctica. En 1828 se estimó que costaba anualmente al pueblo británico más de un millón y medio de libras.[19] En 1844 costaba al país 70.000 libras por semana y a Londres 6.000 libras.[20] Inglaterra pagaba por su azúcar cinco millones más al año que el continente.[21] Tres millones y medio de libras de las exportaciones británicas a las Antillas Británicas en 1838, dijo Merivale, compraron menos de la mitad del azúcar y el café que hubieran comprado si se hubieran pagado a Cuba y Brasil. Mercancías por valor de un millón y tres cuartos de libras «fueron, por lo tanto, tan completamente malgastadas, sin remuneración, en lo que a Gran Bretaña se refería, como si los barcos que las transportaban hubieran perecido durante el viaje».[22] Dos quintos del precio de cada libra de azúcar consumido en Inglaterra representaban el coste de producción, dos quintos iban como contribución al gobierno, un quinto como tributo al colono de las Antillas.[23]

---

17 *Hansard, New Serie*, vol. I, pp. 424-425, 429, 16 de mayo de 1820.

18 *Ibidem*, vol. XXII, pp. 111, 118, 23 de marzo de 1812. Las felicitaciones a Pitt se encuentran en *Cambridge Modern History*, vol. X, p. 771.

19 W. Naish, *Reasons for using East India Sugar*, Londres, 1828, p. 12.

20 *Hansard, Third Seres,* vol. LXXV, p. 438. Mr. Villiers, 10 de junio de 1844.

21 *Ibidem*, p. 444.

22 Merivale, *op. cit.*, p. 225.

23 *Ibidem*, p. 205.

Era hora de revisar esta política «miope» que apoyaba la «causa corrompida» del propietario de esclavos de las Antillas.[24] Huskisson invitaba a la prudencia: «Que el antillano fuese propietario de esclavos no era culpa suya sino su desgracia; y si era verdad que la producción del sistema esclavista era más costosa que la del trabajo libre, ello seria una razón adicional para no privarlo de la ventaja del impuesto proteccionista».[25] Pero esto lo debían comprender los antillanos. «Ha de llegar el momento, y no puede estar muy lejos, en que el tema esté maduro para su consideración, y deberá ser el imperativo deber del Parlamento entrar en una completa investigación de todas las circunstancias conectadas con él».[26]

Los capitalistas, ansiosos por disminuir los salarios, abogaban por la política de «la comida libre de impuestos». Era una injusticia y una locura imponer impuestos proteccionistas sobre los comestibles.[27] El monopolio estaba viciado, era costoso para todos, y había destruido los grandes imperios coloniales del pasado.[28] El interés de las Antillas estaba sentenciado. «No puede haber prosperidad para las colonias de las Antillas por medio de ningún arreglo o malabarismo de los impuestos en esta Cámara. Ninguna mayoría dará aquí prosperidad a las Antillas; y tampoco podrá cumplirse este fin visitando con asiduidad el Departamento Colonial».[29] El sistema proteccionista fue comparado con muchos monos en jaulas diferentes; cada uno robaba de la olla de su vecino, y a su vez perdía tanto como lo que había ganado.[30] Ricardo aconsejaba a los colonos que cedieran graciosamente; «la pelota rodaba, y nada podían hacer para detenerla».[31]

---

24 J. B. Seely, *A Few Hints to the West Indians on their Present Claims to Exclusive Favour and Protection at the Expense of the East India Interests*, Londres, 1823, p. 89.

25 *The Speeches of… Huskisson…*, vol. II, p. 198, 22 de mayo de 1823.

26 *Ibidem*, vol. III, p. 146, 15 de mayo de 1827.

27 *Hansard, Third Series*, vol. LVII, p. 920. Villiers, 5 de abril de 1841.

28 *Ibidem,* pp. 162-163. Labouchere, 12 de marzo de 1841.

29 *Ibidem*, *Third Series*, vol. LXXVII, p. 1056. Milner Gibson, 24 de febrero de 1845.

30 *Ibidem*, *Third Series*, vol. LVII, p. 920. Villiers, 5 de abril de 1841.

31 *Ibidem*, *Third Series*, vol. LXXVII, p. 1078, 24 de febrero de 1845.

Hubo una época en que los principales hombres de Estado se inclinaban hacia el lado de las Antillas. Ahora Palmerston se ubicaba con los opositores de los colonos. La palabra «protección» debía borrarse de todos los diccionarios comerciales,[32] como «un principio fatalmente perjudicial para el país y contrario a la prosperidad de todo país a cuyos asuntos pudiera aplicarse».[33]

Los proteccionistas se hallaban del lado de las Antillas. La aristocracia terrateniente de las bolsas de trigo juntaba fuerzas con la aristocracia terrateniente de los cascos de azúcar. Peel, comerciante libre de algodón y seda, era proteccionista en granos y azúcar. La causa de los antillanos fue hábilmente defendida por Bentinck, Stanley y Disraeli. Si el interés de las Antillas resultaba ser, como criticaba Disraeli, «el espantajo de la discusión»,[34] también él contribuía para que así fuese. Los debates sobre el rechazo de las leyes de granos y la nivelación de los impuestos azucareros le proporcionaron una audiencia para su incomparable oratoria y mordaz ingenio, pero es dudoso que sus diatribas fuesen motivadas por cualquier convicción personal seria o por filosofía económica. Así cuando los antillanos, después de 1846, trataron de postergar el día aciago de la verdadera ejecución del principio del libre comercio azucarero, Disraeli también se volvió contra ellos. «Después de la inmensa revolución que ha tenido lugar, no podemos aferrarnos a los harapos y los jirones de un sistema proteccionista»;[35] y en *Sybil* escribió, sin apasionamiento, que en un país comercial como Inglaterra, cada medio siglo se desarrolla una nueva fuente de riqueza y aparece a la luz pública una nueva y poderosa clase: el comerciante de Levante, el colono de las Indias Occidentales (Antillas), el nabab de la India Oriental.[36] El mercantilismo no sólo estaba muerto, sino condenado.

Los antillanos trataron de contener el torrente del libre comercio. El sistema colonial era «un pacto implícito [...] basado en un mutuo monopolio».[37] Era de ellos, afirmaban, no por gracia sino por derecho.

---

32 P. Guedalla, *Gladstone and Palmerston*, Londres, 1928, p. 30.

33 *Hansard*, *Third Series*, vol. CXI, p. 592, 31 de mayo de 1850.

34 *Ibidem*, *Third Series*, vol. XCVI, p. 123, 4 de febrero de 1848.

35 *Ibidem*, *Third Series*, vol. CXXIV, p. 1036, 3 de marzo de 1853.

36 Pitman, *The Settlement… of British West India Plantations…*, pp. 282-283.

37 Penson, *op. cit.*, p. 208.

Su posesión exclusiva del mercado de la madre patria era su justa recompensa por las restricciones que el sistema colonial les había impuesto.[38] En otros momentos no tenían inconvenientes en suplicar piedad. Las ventajas superiores de sus rivales hacían imposible la competencia y para preservarlos era indispensable el impuesto proteccionista. En el caso de la India, señalaban el bajo precio de la mano de obra, la abundancia de comida y la ilimitada extensión de suelo más rico, irrigable y recortado por ríos navegables.[39] En el caso de Brasil culpaban a la facilidad con la que los brasileños podían adquirir trabajadores para su fértil suelo. Cualquiera que fuese el estado de esas colonias, su estribillo era siempre el mismo: protección. «Ruina» era siempre la primera palabra en su vocabulario, una palabra usada para designar «no la pobreza del pueblo, no la falta de comida o vestidos, ni siquiera la ausencia de riquezas o de lujo, sino simplemente la disminución del cultivo del azúcar».[40] Así como antes de 1833, en calidad de propietarios de esclavos, habían pedido protección contra el azúcar de la India, de producción libre, ahora, después de 1833, en tanto patrones de trabajadores libres, la pedían contra el azúcar producido por esclavos, de Brasil y Cuba. Así como antes habían atenuado los males del cultivo azucarero por parte de los esclavos, ahora exageraban esos males. Como propietarios de esclavos, habían presentado disculpas por los males de la esclavitud; como patrones de trabajadores libres, exaltaban los beneficios de la libertad. Inconsistentes en todas las cosas, eran, no obstante, consistentes en una: el mantenimiento de su monopolio.

Hasta el último momento, los antillanos continuaron padeciendo su miopía y reclamando una posición del siglo XVII en un imperio del siglo XIX. Si leemos sus manifiestos, panfletos y discursos, en el lugar de Santo Domingo está la India, o Mauricio, o Brasil, o Cuba. Las fechas han cambiado, la libertad ha reemplazado a la esclavitud. Pero sus reclamaciones son las mismas, sus falacias son idénticas. Siguen «pidiendo a gritos más

---

38 T. Fletcher, *Letters in Vindication of the Rights of the British West India Colonies*, Liverpool, 1822, p. 27; Anónimo, *Memorandum on the Relative Importance of the West and East Indies to Great Britain*, Londres, 1823, p. 30; C. O. 137/140, «Report from a Committee of the Honourable House of Assembly, appointed to inquire into various matters relative to the state of commerce and agriculture of the island; the probable effects thereon of opening the trade to the East Indies; and the operation of the present maximum on the exportation of sugar», Jamaica, 1813.

39 *Ibidem*.

40 K. Bell y W. P. Morrell, *Selected Documents on British Colonial Policy, 1830-1860*, Oxford, 1928, p. 414. De Russell a Light, 15 de febrero de 1840.

monopolio, con el fin de corregir aquellos males que el propio monopolio infligió».[41] Son recibidos con burlas y menosprecio[42] pero ellos no prestan atención. En ocasiones, hablan sobre el libre comercio, como cuando alguien, de las Antillas, oponiéndose a la renovación de la Carta de la West India Dock Company, reclamaba al Parlamento «el carácter impolítico así como la injusticia de continuar, en una época esclarecida como ésta, semejantes monopolios, que eran al mismo tiempo perjudiciales para el comercio y para las rentas del país».[43] En general, de todos modos, siguen ignorando el nuevo orden y la venda en sus propios ojos.

Protección y Mano de Obra; estos eran los eslóganes en 1846, al igual que lo habían sido en 1746. La protección era, simplemente, justicia.[44] Rechazarla era anti-inglés.[45] El impuesto proteccionista era necesario para salvaguardar el experimento de la mano de obra libre.[46] El cultivo del azúcar requiere mano de obra. Que se nos faciliten africanos con contrato de explotación, hombres de India Oriental con contrato de explotación, convictos, ahora que ustedes han emancipado a los negros y los han hecho holgazanes; algunos, desesperados, aún abogaban por la reanudación del tráfico de esclavos.[47]

Su campeón más notable fue Gladstone. Pero Gladstone era algo más que un antillano; era también un hombre de Estado imperial, que nunca dejó de ver el bosque detrás los árboles. Con toda la casuística y la elocuencia de que disponía —y tenía mucho de ambas cosas— Gladstone trató de justificar el monopolio de las Antillas sobre la base

---

41 Merivale, *op. cit.*, p. 84.

42 *Hansard*, *Third Series*, vol. III, p. 537. Mr. Fitzgerald, 18 de marzo de 1831; *Ibidem*, vol. XVIII, p. III. Henry Goulburn, 30 de mayo de 1833.

43 *Ibidem*, *New Series*, vol. IV, p. 947. Marryat, 28 de febrero de 1821.

44 *Ibidem*, *Third Series*, vol. C, p. 356. Bentinck, 10 de julio de 1848.

45 *Ibidem*, *Third Series*, vol. LXXV, p. 213. Steward, 3 de junio de 1844; *ibidem*, vol. XCIC, p. 1094. Miles, 23 de junio de 1848.

46 *Ibidem*, *Third Series*, vol. LVI, p. 616. Viscount Sandon, 12 de febrero de 1841.

47 *Ibidem*, *Third Series*, vol. XCIX, p. 1098. Miles, 23 de junio de 1848; *ibidem*, p. 1466. Nugent, 30 de junio de 1848. Defiende que cuando los africanos, al acabar su contrato, vuelvan a su hogar, introducirán la civilización en África. *Ibidem*, vol. LXXXVIII, p. 91. Hogg, 27 de julio de 1846. Respecto a la petición para los reclusos, véase *ibidem*, vol. LXXV, p. 1214. Mr. James, 21 de junio de 1844.

de que era una protección para el azúcar de producción libre contra el azúcar de producción esclavista. Pero tuvo que admitir que la distinción no era tan clara como para establecerla con precisión uniforme y absoluta.[48] Tampoco podía ignorar el hecho de que los reclamaciones de protección de las Antillas, se debilitaron después de 1836, cuando el impuesto proteccionista se extendió al azúcar de la India Oriental, que no podía alegar dificultades y desventajas tales como las que enfrentaban los antillanos.[49] Gladstone sabía que la carrera había terminado. La protección no podía ser permanente, y aun si continuaba veinte años más, no llevaría al cultivo de las Antillas a un estado sólido y saludable.[50]

El desarrollo del anti-imperialismo

El sistema colonial era la espina dorsal del capitalismo comercial de la época mercantil. En la era del libre comercio, los capitalistas industriales no querían ninguna clase de colonias, y menos todavía las de las Antillas.

La tendencia se remontaba, como hemos visto, a los primeros años de la Revolución Industrial. Su desarrollo fue paralelo al desarrollo del movimiento del libre comercio. El mundo entero se había convertido en una colonia británica, las Antillas estaban condenadas. El director de este movimiento era Cobden. Cobden se refirió con aprobación a los capítulos de Adam Smith en su «obra inmortal» sobre los gastos de las colonias.[51] Para él, la cuestión colonial era una cuestión pecuniaria.[52] Las colonias eran estorbos caros, que apelaban de manera deslumbrante a las pasiones de la gente, que servían sólo como «suntuosos y solemnes accesorios para inflar nuestra ostensible grandeza, pero, en realidad, para complicar y magnificar nuestros gastos gubernamentales, sin mejorar nuestra balanza comercial». No podía ver otra cosa que una «monstruosa falta de política»

48 *Ibidem*, *Third Series*, vol. LXXVII, p. 1269, 26 de febrero de 1845.

49 *Ibidem*, *Third Series*, vol. CXI, p. 581, 31 de mayo de 1850.

50 *Ibidem*, *Third Series*, vol. LXXV, p. 198, 3 de junio de 1844.

51 *Ibidem*, *Third Series*, vol. CXV, p. 1440, 10 de abril de 1851.

52 *Ibidem,* p. 1443.

en «sacrificar nuestro comercio con un nuevo continente, de una extensión casi ilimitada de rico territorio, en favor de unas pocas y pequeñas islas, con suelos exhaustos en comparación».[53] En 1852 los británicos declararon la guerra a Burma y anexaron Burma Inferior. Cobden protestó. Escribió un artículo titulado «Cómo se engendran las guerras en la India», sugiriendo que Gran Bretaña debía «publicar un aviso en el *Times* solicitando un gobernador general que pudiera cobrar una deuda de mil libras sin anexar un territorio que sería ruinoso para nuestras finanzas».[54]

Para Molesworth, uno de los reformistas coloniales más sobresalientes, la política colonial británica venía motivada por «un insano deseo por un imperio sin valor», como en la frontera de la Colonia del Cabo, en África del Sur, donde «la pérdida de un hacha y dos cabras [...], ha costado a este país un par de millones de libras esterlinas». Australia era una colección de «comunidades formadas por la descendencia de emigrantes convictos». Nueva Zelanda era un continuo dolor de cabeza con sus «imbéciles gobernadores, funcionarios deshonestos e innecesarias guerras con los nativos». África del Sur era «un enorme imperio inútil y costoso, que se extendía sobre cerca de 300.000 millas cuadradas, principalmente de escarpadas montañas, áridos desiertos y llanuras infecundas, sin agua, sin pastos, sin ríos navegables, sin puertos, en fin, sin nada excepto los elementos de unos gastos grandes y crecientes para este país». A cargo de esta colección variada y heterogénea de colonias estaba el Secretario Colonial, «atravesando y volviendo a atravesar, en su imaginación, el globo terráqueo; volando desde el Ártico hasta el polo antártico— precipitándose desde las nieves de América del Norte hasta las ardientes regiones de los trópicos; lanzándose desde las fértiles islas de las Antillas hasta los áridos desiertos de África del Sur y Australia; como nadie en el mundo, o en las novelas, salvo el el Judío Errante».[55] La protección de este Imperio representaba unos costes similares a una tercera parte del comercio británico de exportación a las colonias. La independencia colonial era

53 *The Political Writings of Richard Cobden*, Londres, 1878, pp. 12, 14.

54 *Ibidem,* p. 257. Cobden estaba dispuesto a dejar que los EEUU se apoderaran de Cuba.

55 *Hansard*, *Third Series*, vol. CVI, pp. 942, 951-952, 958, 26 de junio de 1849; *ibidem*, vol. C, p. 825, 25 de julio de 1848.

más barata. Las colonias debían ser liberadas del «siempre cambiante, frecuentemente bien intencionado, pero invariablemente débil e ignorante despotismo» de la Oficina Colonial.[56]

Hume, otro político radical, se adhirió al ataque a la «Señora Madre Patria». Eliminad las cadenas de hierro que impedían los mejores esfuerzos de las colonias,[57] dejadlas manejar sus propios asuntos en lugar de tenerlas sujetas con riendas y sometidas a la dirección fluctuante de Downing Street.[58] La Oficina Colonial «es» un estorbo y debía ser clausurada.[59]

La delegación estaba fuera de moda. Roebuck, un liberal radical, se opuso, por hipócrita, a la negativa humanitaria de someter las colonias a un gobierno autónomo local. La historia enseñaba que el salvaje debía desaparecer ante el implacable avance de una raza superior; la justicia y la humanidad debían ceder a la ley de hierro de una necesidad injusta.[60] James Stephen, el famoso Subsecretario Permanente de la Oficina Colonial, nunca titubeó en su determinación de no deponer los «miserables fardos que en mala hora hemos asumido». Pero los capitalistas, como Taylor, también de la Oficina Colonial, no podían ver en las colonias otra cosa que «furiosas asambleas, gobernadores tontos, misioneros y esclavos»[61] que, en palabras de Merivale, debían ser conservados por el mero «placer de gobernarlos».[62] Nada era verdad sino lo que conducía a la condena de las Antillas, nada era justo sino lo que llevaba a la ruina de las Antillas.[63] A los colonos, desesperados, les parecía como si se hubiera formado una coalición para destruir las colonias.[64] Las asambleas de Jamaica y la Guayana Británica fueron a la huelga en

56 *Ibidem*, *Third Series*, vol. CVI, pp. 831, 834, 849, 25 de julio de 1848.

57 *Ibidem*, *New Series*, vol. XXII, p. 855, 23 de febrero de 1830.

58 *Ibidem, Third Series*, vol. XI, p. 834, 23 de marzo de 1832.

59 *Ibidem*, *Third Series*, vol. XCIX, p. 875, 19 de junio de 1848.

60 W. P. Morrell, *British Colonial Policy in the Age of Peel and Russell*, Oxford, 1930, p. 286.

61 Bell y Morrell, *op. cit.*, «Introduction», pp. XIII, XXIV.

62 Merivale, *op. cit.*, p. 78.

63 *Hansard*, vol., XXXIV, p. 1192. Barham, 19 de junio de 1816.

64 *Addresses and Memorials to His Majesty from the House of Assembly at Jamaica, voted in the years 1821 to 1826, inclusive, and which have been presented to His majesty by the Island Agents*, Londres, 1828, p. 22.

1838 y 1840 y rehusaron votar los abastecimientos. Jamaica prefería el «Yankee Doodle» al «God save the Queen».[65] ¿A quién le importaba eso? Los miembros del Parlamento se preparaban para pasar las Antillas a América por una pequeña compensación.[66] «Jamaica al fondo del mar», tronaba Roebuck, «y tras ella todas las Antillas». Estas «colonias estériles» no habían sido sino una fuente de guerra y de gastos.[67] Habían sido siempre los «más fatales accesorios» del Imperio británico, y si era preciso borrarlas de la faz de la tierra, Gran Bretaña no perdería ni «un ápice de su fuerza, ni un penique de su riqueza, ni un instrumento de su poder».[68]

Era una epidemia. Incluso Disraeli, el mayor imperialista de las décadas posteriores, se contagió. En 1846, las «olvidadas Antillas» eran para él todavía «un fragmento, pero un fragmento que aprecio, del sistema colonial de Inglaterra».[69] Seis años más tarde, Canadá se había tornado un impedimento diplomático, y las infelices colonias una *damnosa hereditas*, piedras de molino alrededor del cuello de Gran Bretaña.[70] En nueve casos de cada diez, según Gladstone, era imposible lograr la atención parlamentaria a los asuntos coloniales y en el décimo restante esto sólo se obtenía por las operaciones casuales del espíritu de partido.[71] La era del Imperio había muerto; la de los comerciantes libres, los economistas y los calculadores le había sucedido; la gloria de las Antillas se había extinguido para siempre. Sólo otros treinta años y la canción volvería a cambiar. Pero el Humpty Dumpty de las Antillas había sufrido una grave caída, y todos los caballos y todos los hombres del Rey no podían recomponer otra vez a Humpty Dumpty.

---

65 *Hansard*, *Third Series*, vol. XCIX, p. 872. Seymer, 19 de junio de 1848.

66 *Ibidem*, *Third Series*, vol. XCVI, p. 75. Robinson, 3 de febrero de 1842.

67 *Ibidem*, *Third Series*, vol. LXIII, pp. 1218-1219, 3 de junio de 1842.

68 *Ibidem*, *Third Series*, vol. LXXV, p. 462, 10 de junio de 1844.

69 *Ibidem*, *Third Series*, vol. LXXXVIII, p. 164, 28 de julio de 1846.

70 E. L. Woodward, *The Age of Reform, 1815-1870*, Oxford, 1938, p. 351. Morrel, *op. cit.*, p. 519, habla de esto como «la famosa indiscreción» de Disraeli, aunque no queda claro por qué supuso una indiscreción. La expresión *damnosa hereditas* es de Taylor, de la Colonial Office. Bell y Morrell, *op. cit.*, «Introduction», p. XXVI.

71 J. Morley, *The Life of William Evart Gladstone*, Londres, 1912, vol. I, p. 286.

El crecimiento mundial de la producción de azúcar

La fuerza de las islas azucareras británicas antes de 1783 residía en el hecho de que como productoras de azúcar tenían pocos competidores. En tanto pudiesen hacerlo, no permitirían que hubiera ninguno. Resistieron al intento de introducir el cultivo del azúcar (y el algodón) en Sierra Leona, sobre la base de que sería un precedente para las «naciones extranjeras, que todavía no tienen colonias en ninguna parte»,[72] y podría resultar perjudicial para aquellos que poseían colonias en las Antillas;[73] así como un siglo antes se habían opuesto al cultivo de índigo en África.[74] Sus principales competidores en el comercio azucarero eran Brasil y las islas francesas, mientras que Cuba se veía trabada por la extrema exclusividad del mercantilismo español. Esta situación se alteró radicalmente cuando Santo Domingo se abrió paso en los años inmediatamente posteriores a la secesión de las colonias continentales.

Los cultivos de Barbados y Jamaica habían transferido el comercio azucarero europeo de Portugal a Inglaterra. El progreso de Santo Domingo dio el control del mercado azucarero europeo a Francia. Entre 1715 y 1789, las importaciones francesas de las colonias se multiplicaron por once y los productos coloniales franceses reexportados al extranjero por diez.[75] En 1789 dos terceras partes de las exportaciones francesas al Báltico, y más de un tercio de las exportaciones al Levante, eran de producción colonial. Era «por eso, y sólo por eso, que ésta condujo la balanza del comercio con todo el mundo, a un resultado favorable».[76]

72 Penson, *op. cit.*, p. 209.

73 Chatham Papers, G. D. 8/352. «West India Planters and Merchants, Resolutions», 19 de mayo de 1791.

74 *Calendar of State Papers, Colonial Series,* vol. XIII, p. 719. Petición de los comerciantes de Jamaica, 11 de octubre de 1692.

75 A. M. Arnould, *De la Balance du Commerce et des Relations Commerciales Extérieures de la France, dans Toutes les Parties du Globe, particulièrement à la fin du Régne de Louis XIV, et au Moment de la Révolution*, París, 1791, vol. I, pp. 263, 326-328.

76 *Hansard*, vol. IX, pp. 90-91. Hibbert, 12 de marzo de 1807.

Era la vieja ley de la producción esclavista puesta en acción. Santo Domingo era más grande que cualquier colonia británica, su suelo era más fértil y estaba menos exhausto; por esta razón sus costes de producción eran más bajos. Esta diferencia en los costes de producción se tornó objeto de especial investigación por la Comisión del Consejo Privado de 1788.

Desde el punto de vista del Primer Ministro Británico, William Pitt, este fue el factor decisivo. La era de las islas azucareras británicas había terminado. El sistema de las Antillas no era provechoso y el tráfico de esclavos sobre el que descansaba, «en lugar de ser ventajoso para Gran Bretaña [...] es lo más destructivo que pueda imaginarse para sus intereses».[77] Para un Primer Ministro cuyo padre había pertenecido siempre al sector antillano, y cuyo predecesor, sólo diez años antes, había rechazado de forma blanda una petición por la abolición, esto significaba una conversión importante. Pitt se volvió a la India.

El plan de Pitt era doble: recuperar el mercado europeo con la ayuda del azúcar de la India,[78] y lograr una abolición internacional del tráfico de esclavos,[79] una medida que arruinaría a Santo Domingo. Si no pudiera obtenerse la abolición internacional, que fuera entonces la abolición británica. Los franceses dependían tanto de los traficantes de esclavos ingleses que incluso una abolición unilateral por parte de Inglaterra causaría una seria dislocación en la economía de las colonias francesas.

El plan de Pitt fracasó, por dos razones. La importación del azúcar de las Indias Orientales, en la escala prevista, era imposible debido a los altos impuestos que recaían sobre todo el azúcar no producido por

---

77 *Parl. Hist.,* vol. XXIX, p. 1147, 2 de abril de 1807.

78 Ragatz, *The Fall of the Planters Class…*, p. 211.

79 Véase Chatham Papers, G. D. 8/102. Pitt a Eden, 7 de diciembre de 1787: «Cuanto más reflexiono sobre ello, mayor es la ansiedad y la impaciencia de que el negocio se ponga en marcha lo antes posible». Pitt rechazó considerar una suspensión temporal del comercio y comprometer «el principio de humanidad y justicia, sobre los que descansan el resto». *The Journal and Correspondence of Wiliam, Lord Auckland*, Londres, 1861, vol. I, p. 304. Pitt a Eden, 7 de enero de 1788. Pitt pensó que una ventaja de la nueva constitución de Francia (1788) sería la mejora de «nuestra oportunidad de acordar algo sobre el comercio de esclavos». *The Manuscripts of J. B. Foortescue Esq. preserved at Dropmore*, Historical Manuscripts Commission, Londres, 1892-1927, vol. I, p. 353. Pitt a Grenville, 29 de agosto de 1788.

las Antillas Británicas.[80] Lord Hawkesbury, en representación de los monopolistas de las Antillas, se opuso a la alteración de la ley vigente «en favor de una compañía monopolizadora» que excedía los límites de su constitución.[81] Pero Hawkesbury, era algo más que un representante de las Antillas. Se hallaba en estrecha vinculación con el comercio y la industria británicos, especialmente en Liverpool. Por consiguiente, recomendó, en cambio, la importación de todo el azúcar extranjero, con tal de que se hiciera en barcos ingleses y con el único fin de ser refinado y reexportado. «El comercio y el transporte naval de mercancías, de Francia, se verán más disminuidos, y el comercio y el transporte británicos más aumentados, que por cualquier medida individual que se haya practicado durante el siglo pasado».[82] Por medio de esta simple regulación, Gran Bretaña recobraría el comercio azucarero, del que había disfrutado desde 1660 hasta 1723, pero que luego le había sido arrebatado por Francia.[83]

En segundo lugar, los franceses, los holandeses y los españoles rechazaron abolir el tráfico de esclavos,[84] en lo que Lord Liverpool llamó treinta años después una «perversidad pura».[85] No era difícil ver los motivos políticos detrás del manto humanitario de Pitt. Gaston-Martin, el bien conocido historiador francés del tráfico de esclavos y de las colonias del Caribe, acusa a Pitt de proponerse, por medio de la propaganda, liberar a los esclavos, «en el nombre, sin duda, de la humanidad, pero también para arruinar el comercio francés», y concluye que en esta

---

80 Ragatz, *op. cit.*, pp. 213-214.

81 Liverpool Papers, Add. MSS, 38409, ff. 151, 155. Escrito probablemente en 1789.

82 *Ibidem*, ff. 147-148.

83 *Ibidem*, Add. MSS. 38349, f.393. Escrito probablemente después de 1791.

84 Véase Liverpool Papers, Add. MSS. 38224, f. 118. Lord Dorset, el embajador británico en París, escribió a Lord Hawkesbury el 7 de mayo de 1789 que las referencias aduladoras al humanitarismo británico «me parecen dirigidas simplemente a halagarnos y mantenernos quietos y de buen humor». Sir James Harris, de Holanda, escribió que no era probable que los principios humanitarios impresionaran en gran medida a los comerciantes alemanes y que sería difícil obtener su consentimiento. *The Manuscripts of J. B. Fortescue…*, vol. III, pp. 442-443. Harris a Grenville, 4 de enero de 1788.

85 *Correspondence, Despatches and other Papers of Viscount Castlereagh*, Londres, 1848-1853, vol. XI, p. 41. Liverpool a Castlereagh, 2 de octubre de 1815. Véase Liverpool Papers, Add. MSS. 38578, f. 28. Liverpool a Castlereagh, 20 de noviembre de 1818. Es gracioso que esta frase sea de un propietario de esclavos de las Indias Occidentales.

propaganda filantrópica existían motivos económicos que explican la liberalidad con la que Gran Bretaña puso fondos a disposición de los abolicionistas franceses, y porqué Francia estaba inundada con traducciones de las obras anti-esclavistas del abolicionista inglés Clarkson.[86] Tal y como Ramsay había admitido: «Podemos concluir con certeza que el tráfico africano es de una utilidad más limitada de lo que se cree generalmente y que en los últimos años ha contribuido más al engrandecimiento de nuestros rivales que a nuestra riqueza nacional».[87]

En esta coyuntura la Revolución Francesa acudió en auxilio de Pitt. Temerosos de que el idealismo del movimiento revolucionario destruyera el tráfico de esclavos y la esclavitud, los colonos franceses de Santo Domingo ofrecieron la isla a Inglaterra en 1791,[88] pronto les siguieron los de las Islas Windward (Islas de Barlovento).[89] Pitt aceptó la oferta cuando estalló la guerra con Francia en 1793. Con el objeto de capturar la preciosa colonia, fueron enviadas, sin éxito, expedición tras expedición, para arrebatársela, primero a los franceses, y luego a los negros. No era, aseguraba el Parlamento, «una guerra por las riquezas o el engrandecimiento local sino una guerra por la seguridad».[90] La causa aliada en Europa se debilitó a causa de los intereses del imperialismo británico. «El secreto de la impotencia de Inglaterra durante los primeros seis años de la guerra», escribe Fortescue, historiador del ejército británico, «puede decirse que reside en

---

86 Gaston-Martin, «La Doctrine Coloniales de la France en 1789», *Cahiers de la Révolution Française*, num. 3, Burdeos, 1935, pp. 25, 39.

87 J. Ramsay, *An Inquiry into the Effects of Putting a Stop to the African Slave Trade*, Londres, 1784, p. 24.

88 Chatham Papers, G. D. 8/349. Islas de las Indias Occidentales, documentos relativos a Jamaica y Santo Domingo. De Cadusey, presidente de la asamblea de la isla, realizó el ofrecimiento el 29 de octubre de 1791. Señaló que la necesidad justificaba un paso que normalmente sería considerado traición; por razones obvias, la oferta no podía ser «oficial» y pedía a Pitt, en nombre de los principios políticos y de la humanidad, que aceptara «la expresión de la voluntad general». El ofrecimiento no resultaba una sorpresa en Inglaterra. El 13 de mayo de 1791, el embajador británico en París había informado de que los colonos franceses estaban pensando «en unirse a Inglaterra». F. O. 27/36, Public Record Office. Gower a Grenville.

89 F. O. 27/40. De Curt a Hawkesbury, 18 de diciembre de 1792. De Curt pidió ser considerado en todos los aspectos como un hombre inglés *[englishman]* y más tarde pidió formalmente protección «en el nombre de la humanidad y de la lealtad inglesa». Liverpool Papers, Add. MSS. 38228, f. 197, 3 de enero de 1793.

90 *Parl. Hist.*, vol. XXXII, p. 752. Dundas, 18 de febrero de 1796.

dos palabras fatales, Santo Domingo».[91] Gran Bretaña perdió miles de hombres y gastó millares de libras en la tentativa de capturar Santo Domingo. Fracasó. Sin embargo, el tazón mundial del azúcar resultó destruido durante el proceso al tiempo que la superioridad colonial francesa era aniquilada para siempre. «Para esto», escribe Fortescue, «los soldados de Inglaterra debieron ser sacrificados, su tesoro derrochado, su influencia debilitada, su brazo paralizado, adormecido y maniatado durante seis fatídicos años».[92]

Este episodio posee un interés más que académico. Pitt no podía haber ganado Santo Domingo y tampoco la abolición. Sin sus importaciones de 40.000 esclavos por año, Santo Domingo podría muy bien haber estado en el fondo del mar. La propia aceptación de la isla significó lógicamente el final del interés de Pitt en la abolición. Naturalmente, él no lo dijo así. Se había entregado ya demasiado a los ojos del público. Continuó hablando en favor de la abolición, aun cuando daba toda clase de alientos prácticos al tráfico de esclavos. Pero no era el viejo Pitt de 1789-1791, el Pitt de las sentencias latinas, la oratoria brillante y el humanitarismo contagioso. El cambio puede ser seguido en los debates en el Parlamento y en el diario de Wilberforce. En 1792, el diario de Wilberforce destaca la primera nota ominosa: «Pitt se pronuncia contra la moción anti-esclavista a causa de Santo Domingo».[93] De ahí en adelante, el apoyo de Pitt a las mociones anuales de Wilberforce se torna completamente superficial. En un momento dado apoyaba a los antillanos, en otro rechazaba la moción, en otro «se quedaba tieso» junto a Wilberforce, y en otro, simplemente, permanecía ausente.[94] Bajo la administración Pitt, el tráfico británico de esclavos se duplicó holgadamente,[95] y Gran Bretaña conquistó dos nuevas colonias azucareras, Trinidad y la Guayana Británica. Como escribió amargamente el abolicionista Stephen: «Mr. Pitt, desgraciadamente para él, para su país

91 J. W. Fortescue, *A History of Bristish Army*, Londres, 1899-1930, vol. IV, parte I, p. 325.

92 *Ibidem*, p. 565.

93 Wilberforce, *Life of Wilberforce*, vol. I, p. 34.

94 *Ibidem*, vol. II, pp. 147, 286; A. M. Wilberforce, *The Private Papers of William Wilberforce*, Londres, 1897, p. 31. Pitt a Wilberforce, 31 de mayo de 1802.

95 Klingberg, *op. cit.*, p. 116, citando a Lecky.

y para la humanidad, no es suficientemente celoso con la causa de los negros, con el fin de luchar por ellos tan decididamente como debiera hacerlo, y esto tanto en el gabinete como en el Parlamento».[96]

Los historiadores liberales explicaron esta posición por el temor que Pitt sentía por el jacobinismo. La verdadera razón es más simple. Puede considerarse axiomática: ningún hombre que ocupe una posición tan importante como la de primer ministro de Inglaterra hubiera dado un paso tan importante como el de abolir el tráfico de esclavos por razones puramente humanitarias. Un primer ministro es más que un hombre, es un hombre de Estado. Las razones de Pitt fueron políticas y sólo secundariamente personales. Estaba interesado en el tráfico azucarero. O bien arruinaba Santo Domingo inundando Europa con azúcar más barata, de la India; o bien abolía el tráfico de esclavos; debía obtener Santo Domingo para sí. Si podía obtener Santo Domingo, recuperaría la balanza en el Caribe. Santo Domingo sería «una noble compensación» por la pérdida de América, y «un glorioso añadido al dominio, navegación, comercio y manufacturas de Gran Bretaña».[97] Le otorgaría a Gran Bretaña el monopolio del azúcar, el índigo, el algodón y el café: «Esta isla le daría tal apoyo y fuerza a la industria que repercutiría en todas las regiones del reino durante largo tiempo». Seguida por una alianza ofensiva y defensiva entre Gran Bretaña y España, «tal amistad podría estorbar durante mucho tiempo el acceso de Francia y América al Nuevo Mundo, y asegurar eficazmente las valiosas posesiones de España».[98] Pero si Pitt capturaba Santo Domingo, el tráfico de esclavos debía continuar. Cuando Francia perdió Santo Domingo, el tráfico de esclavos se tornó simplemente una cuestión humanitaria.

La destrucción de Santo Domingo significó el final del tráfico azucarero francés. Ni todos los decretos de cónsules, blancos o negros, escribió Eden con satisfacción, podrían llenar los claros en la población de la isla.[99] Pero la ruina de Santo Domingo no significaba

---

96 Wilberforce, *Life of Wilberforce*, vol. II, p. 225. Stephen a Wilberforce, julio de 1797.

97 Liverpool Papers, Add. Mss. 38227, f. 5 de agosto de 1791. De un escritor anónimo de Jamaica a un tal Mr. Brickwood.

98 Chatham Papers, G. D. 8/334. Documentos varios en relación a Francia, 1794-1785. James Chalmers a Pitt, 24 de diciembre de 1792.

99 Eden, *op. cit.*, p. 18.

la salvación de las Antillas Británicas. Dos nuevos enemigos aparecieron en escena. Cuba se abría camino para llenar la brecha dejada en el mercado mundial por la desaparición de Santo Domingo. Bonaparte, derrotado en sus tentativas de recuperar la colonia perdida y decidido a conquistar Inglaterra por medio del estrangulamiento de su comercio, dio el primer impulso al azúcar de remolacha, y comenzó la guerra de las dos azúcares. Mientras tanto, bajo bandera norteamericana, el azúcar de Cuba y de otros países neutrales, hallaba todavía un mercado en Europa. Los excedentes de las Antillas Británicas se acumulaban en Inglaterra. Las quiebras estaban a la orden del día. Entre 1799 y 1807, fueron abandonadas 65 plantaciones en Jamaica, 32 fueron vendidas por deudas, y en 1807 se había entablado juicio contra otras 115. Las deudas, las enfermedades y la muerte eran los únicos temas de conversación en la isla.[100] Una comisión parlamentaria formada en 1807 descubrió que el colono de las Antillas Británicas producía a pérdida. En 1800 su ganancia fue del 2,5 por ciento, en 1807 nada. En 1787 el colono obtuvo 19 chelines y seis peniques por *hundredweight* (medida inglesa de 112 libras de peso); en 1799, 10 chelines y 9 peniques; en 1803, 18 chelines y seis peniques; en 1805, 12 chelines; en 1806, nada. La comisión atribuyó el perjuicio general a la situación desfavorable del mercado extranjero.[101] En 1806, el excedente del azúcar en Inglaterra alcanzó las seis mil toneladas.[102] La producción debía reducirse. Para restringir la producción, se debía abolir el tráfico de esclavos. Las colonias, «saturadas», sólo necesitaban siete mil esclavos al año.[103] Eran las nuevas colonias, llenas de posibilidades, las que pedían mano de obra, las que se veían restringidas. Éstas fueron mutiladas de forma permanente por la abolición. Esto explica el apoyo al proyecto de ley para la abolición por parte de tantos colonos de las islas más antiguas de las Antillas. En 1804, Ellis afirmó categóricamente que

---

100 Ragarz, *op. cit.*, p. 308.

101 *H. of C. Sess. Pap. Report on the Commercial State of the West India Colonies, 1807*, pp. 4-6; *Hansard*, vol. IX, p. 98. Hibbert, 12 de marzo de 1807.

102 *Hansard*, vol. VIII, pp. 238-239, 30 de diciembre de 1806.

103 *Ibidem*, p. 985. Hibbert, 23 de febrero de 1807. La cada vez mayor necesidad de esclavos en las nuevas colonias explica esta particular migración de las viejas a las nuevas colonias, entre 1807 y 1833, bajo la apariencia de «empleados domésticos» que sirven a sus señores. Véase Eric Williams, «The Intercolonial Slave Trade after its Abolition in 1807», *Journal of Negro History*, abril de 1942.

el tráfico de esclavos debía continuarse, pero sólo a las colonias más antiguas.[104] Se trataba otra vez del viejo conflicto entre los «colonos saturados» y los «colonos en ciernes».

La guerra y el bloqueo continental de Bonaparte hicieron imperativa la abolición si se deseaba que las colonias más antiguas sobreviviesen. «¿No están ellas ahora», preguntaba el primer ministro Grenville, «afligidas por la acumulación de los productos en sus manos, para los cuales no pueden hallar un mercado; y no será, entonces, aumentar su aflicción y llevar a los colonos a su ruina, si vosotros toleráis la continuación de nuevas importaciones?»[105] Wílberforce se alegró: la desgracia de las Antillas no podía imputarse a la abolición.[106] En realidad, la abolición fue el resultado directo de esa desgracia.

Si la abolición del tráfico de esclavos era la solución a los problemas del colono, se trataba sólo de una solución temporal. Porque, como Merivale argumentaba con razón, sin importaciones que reemplazaran a sus esclavos, las Antillas, y especialmente las colonias más recientes, no podían alimentar la esperanza de soportar la competencia todavía más feroz del siglo XIX. «La esclavitud sin el tráfico de esclavos [...], era más bien una pérdida que una ganancia».[107] Al final de las Guerras Napoleónicas, en 1815, los colonos azucareros no estaban mejor de lo que lo habían estado antes. La India era todavía un temible rival. El demonio único de Santo Domingo fue reemplazado por tres: Mauricio, Cuba y Brasil. El cultivo del azúcar se extendió más tarde a Luisiana, Australia, Hawai y Java. La remolacha continuó su progreso hasta su gran triunfo en 1848, cuando liberó a los esclavos de las plantaciones de azúcar de caña de las colonias francesas, mientras que más tarde llegó a convertirse en un rasgo permanente europeo e incluso americano, en su interés por la autarquía.

104 *Hansard*, vol. II, p. 652, 13 de junio de 1804. Lord Sheffield respondió que eso sería un abuso de confianza. *Ibidem*, vol. VII, p. 235, 16 de mayo de 1806.

105 *Ibidem*, vol. VIII, pp. 658-659, 5 de febrero de 1807.

106 *Ibidem*, vol. IX, p. 101, 12 de marzo de 1807.

107 Merivale, *op. cit.*, pp. 303, 313-317.

Entre 1793 y 1833, las importaciones de azúcar a Gran Bretaña se duplicaron con holgura. No se poseen registros completos para el mismo periodo en las Antillas, pero entre 1815 y 1833 la producción de las Antillas permaneció estancada —3.381.700 cascos en 1815, 3.351.800 en 1833, con un máximo de 4.068.000 en 1828. Es significativo que este nivel de producción sólo pudo mantenerse a costa de las islas más antiguas, con suelos exhaustos. Entre 1813 y 1833, la producción de Jamaica declinó en cerca de un sexto; las exportaciones de Antigua, Nevis y Tobago en más de un cuarto; St. Kitts en cerca de la mitad, Santa Lucía en dos tercios, San Vicente en un sexto; la de Granada en casi un octavo. Las exportaciones de Dominica mostraron un pequeño incremento, mientras que Barbados casi duplicó sus exportaciones. Por otra parte, la producción de las nuevas colonias aumentó, la de Guayana Británica en dos veces y medía, la de Trinidad en un tercio.[108]

Mauricio nos proporciona una nueva confirmación para esta ley de la producción esclavista. Sus exportaciones a Gran Bretaña, inferiores a las de Antigua en 1820, fueron más de cuatro veces superiores a las de ésta en 1833.[109] El azúcar de la India Oriental, vendida en Inglaterra, aumentó veintiocho veces entre 1791 y 1833.[110] Fuentes extranjeras surgían como abastecedoras de las materias primas que Gran Bretaña necesitaba para el refinado, el consumo y la exportación. Las exportaciones de Singapur en 1833 fueron seis veces superiores a las de 1827; las importaciones de las Filipinas se cuadruplicaron, las de Java aumentaron más de veinte veces.[111] La producción de azúcar de Cuba aumentó más de cuarenta veces entre 1775 y 1865.[112] Las importaciones británicas de Brasil aumentaron siete veces entre 1817 y 1831, las de Cuba seis veces entre 1817 y 1832.[113]

---

108 Ragatz, *Statistics…*, p. 20 (tabla XVII).

109 *Ibidem*, p. 20 (tablas XVII, XIX y XX). Antigua, 162.573 y 115-932 cwt.; Mauricio, 155.247 y 524.017 cwt. [Medida anglosajona, *hundredweight*; 1 cwt equivale a 100 libras en EEUU y a 112 libras en Gran Bretaña, N. del E.]

110 *Ibidem*, p. 20 (tablas XIX y XXI). De 4.000 a 111.000 cwt.

111 Customs 5, Public Record Office, vols. 16 y 22. Las de Singapur aumentaron de 5.000 a 33.000 cwt; las de Filipinas, de 8.800 a 32.500; las de Java, de 950 a 21.700.

112 J. de la Pezuela, *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la isla de Cuba*, Madrid, 1862, vol. I, p. 59; *Anuario azucarero de Cuba*, La Habana, 1940, p. 59. De 14.500 a 620.000 toneladas.

113 Customs 5, vols. 6, 20 y 21. De Brasil, 50.800 y 362.600 cwt; de Cuba 35.500 y 210.800 ctw.

La producción de azúcar, como hemos visto, es más eficaz en una plantación grande que en una más pequeña. Pero el tamaño de la plantación está limitado por un factor: el transporte. La caña, dentro de un periodo de tiempo específico después de cortada, debe ser llevada a la fábrica. Más que cualquier otra isla británica, Jamaica era, en el siglo XVIII, la tierra de los grandes colonos. Pero en 1753 sólo había tres plantaciones con más de 2.000 acres, en una isla que tenía cerca de un décimo de su tierra cultivada con cañas. La más grande, perteneciente a Philip Pinnock, y llamada por Pitman el «lugar de exhibición» de la Jamaica de entonces, tenía 2.872 acres, de los cuales 242 eran de caña, empleaba a 280 esclavos, y producía 184 toneladas de azúcar por año.[114] Después de la emancipación, Jamaica se enfrentó a la escasez de mano de obra y al aumento de los salarios. La isla no podía competir con los suelos, más extensos y más fértiles, de Cuba y su población de esclavos. El desarrollo del ferrocarril —el primero que se construyó en Cuba fue en 1837— capacitó al colono cubano para ampliar sus plantaciones, aumentar su rendimiento y reducir sus costes de producción, mientras que el colono de Jamaica seguía reclamando protección y mano de obra. La competencia se tornó así más desigual. Hacia 1860, leemos acerca de algunas plantaciones «monstruo» en Cuba, la más grande tenía 11.000 acres, de los cuales más de un décimo eran de caña, empleaba a 866 esclavos y producía 2.670 toneladas de azúcar por año.[115]

Evidentemente, las Antillas Británicas habían perdido el monopolio del cultivo azucarero. En 1789 no podían competir con Santo Domingo; ni tampoco en 1820 con Mauricio; ni en 1830 con Brasil; ni en 1840 con Cuba. Sus días habían pasado. Limitadas en extensión, con o sin esclavos, no podían competir con territorios más grandes, más fértiles, menos exhaustos, donde la esclavitud era todavía provechosa. Cuba podía contener todas las islas británicas del Caribe, incluida Jamaica. Uno de los majestuosos ríos del Brasil podía contener todas las islas de las Antillas sin que se obstruyese su navegación.[116] La India podía producir ron en cantidad suficiente para ahogar a las Antillas.[117]

---

114 Pitman, *The Settlement…*, p. 262.

115 Pezuela, *op., cit.*, vol. I, p. 59. La plantación *Álava*, otro monstruo, comprendía una superficie de 4.933 acres, empleaba a 600 esclavos y producía 3.750 toneladas de azúcar. *Ibidem*.

116 *Hansard, Third Series*, vol. LXX, p. 212. Cobden, 22 de junio de 1843.

117 *Ibidem, Third Series*, vol. LVII, p. 610. Ellenborough, 26 de marzo de 1841.

La situación de las Antillas se agravó por el hecho de que su producción excedía el consumo de la madre patria. Este excedente, estimado en un 25 por ciento,[118] tenía que ser vendido en los mercados europeos en competencia con el azúcar, más barata, de Brasil o de Cuba. Esto sólo podía hacerse por medio de subsidios y concesiones. A los colonos de las Antillas se les pagaba, en efecto, para que pudiesen competir con gentes que, como hemos visto, eran algunos de los mejores clientes de Gran Bretaña. Entre 1824 y 1829, las importaciones de azúcar cubana y brasileña a Hamburgo aumentaron en un 10 por ciento, mientras que las importaciones a Prusia se duplicaron. El azúcar cubano importado por Rusia aumentó en un 50 por ciento y el brasileño en un 25 por ciento en el mismo período.[119] Para los capitalistas, esto era intolerable. La sobreproducción, en 1807, demandaba la abolición; la sobreproducción en 1833 exigía la emancipación. «En lo que a la magnitud de la producción azucarera se refiere», afirmó Stanley, patrocinador de la emancipación, «no estoy muy seguro de que, hasta cierto punto, habría que lamentar una disminución de esa producción; no estoy muy seguro de que no redundaría en beneficio de los colonos y de las propias colonias si, a fin de cuentas, la producción disminuyese».[120] Un siglo antes, los británicos se habían quejado de la deficiente producción de las Antillas; ahora se lamentaban de la sobreproducción de las Antillas. Sólo el sentido común mostraba que los negros emancipados permanecerían en las plantaciones siempre y cuando no tuvieran otra opción. En efecto, comparando los años 1839-1842 con los años 1831-1834, la producción de Jamaica y Granada declinaron en un 50 por ciento, la de la Guayana Británica en tres quintos, la de San Vicente en dos quintos, la de Trinidad en un quinto, y las de las otras islas de forma proporcionada.[121]

---

118 *Ibidem, Third Series*, vol. II, p. 790. Poulett Thompson, 21 de febrero de 1831.

119 *H. of C. Sess. Pap., Accounts and Papers*, 1830-1831, «Statements, Calculations and Explanations submitted to the Board of Trade relative to the Commercial, Financial and Political State of the British West India Colonies, since the 19th of May 1830», vol. IX, núm. 120, p. 58. Las importaciones a Hamburgo aumentaron de 68.798 a 75.441 contenedores; a Prusia, de 207.801 a 415.134. Las importaciones rusas de azúcar cubano aumentaron de 616.542 a 935.395 *poods*, de azúcar brasileño de 331.584 a 415.287 *poods.* [Medida rusa de peso, equivalente a 16 kg. N. del E.]

120 *Hansard, Third Series*, vol. XVII, pp. 1209, 1211-1212, 14 de mayo de 1833.

121 Burn, *op. cit.*, p. 367 (n).

Para justificar la emancipación, se alegaba que la restricción de la producción daría a los colonos un monopolio «real» del mercado de la madre patria, al igualar la producción con el consumo interno. Esto era estrategia parlamentaria. Se realizaban toda clase de esfuerzos para encarecer lo más posible el cultivo de las Antillas. En 1832 el Consejo de Trinidad solicitó la abolición del impuesto por esclavo de una libra en moneda por cabeza. La Oficina Colonial se negó: era «de mucha importancia que se continuara cobrando ese impuesto; en lugar de abaratar la mano de obra del esclavo, era conveniente encarecerla».[122] Lo que estaba en juego era el propio monopolio. Fue sólo el monopolio de las Antillas lo que restringió el pleno desarrollo del tráfico azucarero británico en todo el mundo. El monopolio, por lo tanto, debía ser destruido. En 1836, el monopolio fue modificado al admitirse el azúcar de la India Oriental en términos de igualdad. En 1846, el año de la renovación de la Ley de Granos, los impuestos del azúcar fueron igualados. Las colonias de las Antillas Británicas fueron, de este modo, olvidadas, hasta que el Canal de Panamá recordó al mundo su existencia y las revueltas de sus trabajadores libres, mal remunerados, las hizo aparecer en los titulares de los diarios.

---

122 C. O. 295/93, s/f. La petición del Consejo formaba parte de un anexo del despacho del gobernador Grant con fecha de 19 de agosto de 1832.

Mercado de esclavos en una colonia durante el siglo XVII



9. El capitalismo británico y las Antillas

Si antes, en el siglo XVIII, todos los intereses creados en Inglaterra se inclinaban del lado del monopolio y del sistema colonial, después de 1783, cada uno de estos mismos intereses se declaró, uno por uno, contra el monopolio y el sistema esclavista de las Antillas. Las exportaciones británicas hacia el resto del mundo consistían en mercancías manufacturadas que sólo podían pagarse con materias primas —el algodón de Estados Unidos, el café, el azúcar y el algodón de Brasil, el azúcar de Cuba, el azúcar y el algodón de la India. La expansión de las exportaciones británicas dependía de la capacidad de Gran Bretaña para absorber las materias primas como pago. El monopolio de las Antillas Británicas, que prohibía la importación de azúcar de las plantaciones no británicas para consumo de la madre patria, constituía un obstáculo. Todos los intereses creados —los manufactureros de algodón, los propietarios de barcos, los refinadores de azúcar; todas las ciudades industriales y comerciales importantes —Londres, Manchester, Liverpool, Birmingham, Sheffield, el West Riding del Yorkshire—, se unieron en el ataque contra la esclavitud de las Antillas y el monopolio de las mismas. De forma significativa, los abolicionistas concentraron sus ataques sobre los centros industriales.[1]

---

1 H. Richard, *Memoirs of Joseph Sturge*, Londres, 1864, p. 84. Cropper a Sturge, 14 de octubre de 1825.

Los manufactureros de algodón

Los colonos de las Antillas en el siglo XVIII eran a la vez exportadores de algodón bruto e importadores de manufacturas de algodón. En ambos aspectos, como hemos visto, se habían vuelto progresivamente insignificantes. La máquina de vapor y la desmotadora de algodón convirtieron la indiferencia de Manchester en franca hostilidad. En fecha tan temprana como 1788, Wilberforce se regocijó ante el hecho de que, en Manchester, «profundamente interesada en el comercio africano», se hubiera promovido una suscripción liberal en favor de la abolición, .[2]

Antes de 1832, Manchester no tuvo representante en la Cámara de los Comunes, de modo que su denuncia parlamentaria del sistema de las Antillas surgió sólo después de esa fecha. Sin embargo, el asiento de la industria algodonera estaba interesado en el problema con anterioridad a 1832. En 1830, Cobbett, el defensor de los trabajadores, se presentó como candidato por Manchester. Su oposición al interés terrateniente le hubiera granjeado la simpatía posterior de la Liga contra la Ley de Granos. Su actitud hacia la esclavitud de las Antillas lo puso a prueba. Cobbett odiaba a Wilberforce y a los Metodistas. Cuando en 1818 se fue a Estados Unidos, le escribió una carta al orador Hunt, en la cual afirmaba que Norteamérica «no tiene Wilberforces. ¿Qué le parece? No tiene Wilberforces».[3] Los Metodistas eran «la turba más vil que jamás permitió Dios que infestara la Tierra». Cobbett alentaba a la gente para que les arrojasen huevos podridos. En su opinión, los esclavos eran «negros gordos y holgazanes», que se reían de la mañana a la noche, y los propietarios de esclavos eran tan gentiles, tan generosos y tan buenos como pudiera desearse.[4] El monopolio de las Antillas no le costaba nada al pueblo inglés.[5] Manchester lo atacó, su conversión a la causa llegó demasiado tarde.

---

2 Auckland Papers, British Museum, Add. MSS. 34427, ff. 401-402 (v). Wilberforce a Eden, enero 1788.

3 Couplan, *Wilberforce*, p. 422.

4 Bready, *op. cit.*, pp. 302, 341.

5 Prentice, *op. cit.*, vol. I, pp. 3-4.

Manchester estaba abiertamente de parte de la campaña a favor del azúcar de la India Oriental. El 4 de mayo de 1821, la Cámara de Comercio de Manchester presentó una petición a la Cámara de los Comunes, desaprobando la preferencia de una colonia sobre otra, y particularmente la preferencia de una colonia de esclavos sobre una nación de hombres libres.[6] En 1833, Manchester abogó para que se admitiera el azúcar brasileño para el refinado. Mark Philips, su representante en el Parlamento, habló breve pero brillantemente sobre la vasta importancia de la cuestión para la importante posición de la manufactura algodonera que él representaba. Puso el énfasis en las penurias que se imponían a los barcos que debían retornar de Brasil sin cargamento, y argumentó que el aliento al refinado del azúcar incrementaría la ocupación de las industriosas clases trabajadoras.[7]

En este solo nombre, Philips, se resume toda la evolución de Manchester y su industria algodonera. En 1749, la firma de Philips y Compañía estaba completamente volcada hacia el tráfico de las Antillas. En 1832, Mark Philips fue elegido como uno de los dos miembros para representar a Manchester, por primera vez, en el Parlamento reformado.[8] Las conexiones de Philips con las Antillas todavía persisten. Pariente de Robert Hibbert, fue elegido por este último como integrante del primer consejo de administradores para administrar el Trust Robert Hibbert.[9] Económicamente, sin embargo, sus vinculaciones con las Antillas se habían acabado. Se oponía a la sucia mancha de la esclavitud, un sentimiento que provocó aplausos en una cena celebrada en la ciudad para festejar su elección. El elocuente humanitarismo de Mr. Hadfield ocasionó, en esa misma ocasión, grandes aplausos. «Les pregunto a ustedes [...], si ¿es posible que la libertad pueda ser gozada por cualquier hombre racional sin el deseo de comunicarla a los demás? […] ¿Será la sola diferencia entre blanco y negro, una causa permanente para que una raza sea de esclavos y otra de hombres libres? ¿Será siempre preciso que un hombre sea esclavo porque es negro, y otro sea un hombre libre porque es blanco? [...] Quiero decirles que, mientras no lavemos esta

6 T. P. Martin, «Some International Aspects of the Anti-Slavery Movement, 1818-1823», *Journal of Economic and Bussiness History*, noviembre de 1928, p. 146.

7 *Hansard, Thirs Series,* vol. XVI, p. 290, 6 de marzo de 1833.

8 Wadsworth y Mann, *op. cit.*, pp. 288, 289.

9 Murch, *op. cit.*, p. 76.

sucia mancha de las instituciones de nuestro país, la libertad misma no estará a salvo en ninguna parte».[10] La sucia mancha no era la esclavitud, sino el monopolio. Manchester estaba interesada, no en las Sagradas Escrituras, sino en la utilidad del censo económico.

Después de 1833, todos los capitalistas de Manchester se inclinaron por el libre comercio del azúcar, que significaba azúcar cultivado por esclavos. Philips apoyó la igualación de los impuestos al azúcar de la India Oriental. Los colonos habían tenido su compensación y no iban a obtener ni un céntimo más.[11] En 1839 favoreció la igualación de los impuestos sobre todos los azúcares extranjeros, porque era deber del Parlamento bajar los precios de todos los artículos de primera necesidad y alentar lo más posible el valioso comercio con Brasil.[12] John Bright y Milner Gibson, que en una época fuera vicepresidente de la Cámara de Comercio, mantuvieron en alto la bandera del libre comercio. Sostenían que el impuesto proteccionista para los comerciantes de las Antillas obligaba a la clase trabajadora británica a pagar precios más altos por el azúcar y de esa manera les quitaba el dinero ganado en las fábricas.[13] Llamaron al impuesto una «tasa detestable»,[14] una «especie de caridad parlamentaria»,[15] que era mayor que el coste de producción. Si los brasileños podían producir azúcar por nada, si su azúcar descendía de los cielos, si los colonos de las Antillas habían robado su azúcar, no hubiera sido diferente.[16] La protección, dijo John Brith, era un narcótico que hacia gruñir permanentemente a los colonos, como Oliver Twist que siempre pedía más.[17] Los manufactureros de algodón, se jactaba, no

---

10 *Report of the Speeches at the Great Dinner in the Theatre, Manchester, to celebrate the election of Mark Philips, Esq., and the Rt. Hon. C. P. Thompson*, John Rylands Library, pp. 2, 8.

11 *Hansard, Third Series,* vol. XXXIII, p. 472, 29 de abril de 1836.

12 *Ibidem, Third Series,* vol. XLVIII, p. 1029, 28 de junio de 1839.

13 *Ibidem, Third Series,* vol. C, p. 54. Milner Gibson, 3 de julio de 1848.

14 *Ibidem, Third Series,* vol. LXXVII, p. 1053. Gibson, 24 de febrero de 1845.

15 *Ibidem, Third Series,* vol. LVI, p. 605. Hawes, 12 de febrero de 1841.

16 *Ibidem, Third Series,* vol. LXXVII, p. 1053. Gibson, 24 de febrero de 1845; *ibidem, Third Series,* vol. XCIX, p. 1428, 30 de junio de 1848.

17 *Ibidem, Third Series,* vol. LXXVII, p. 1144, 24 de febrero de 1845; *ibidem, Third Series,* vol. XCIX, p. 1428, 30 de junio de 1848.

piden protección y no necesitan ninguna,[18] olvidando convenientemente la protección que habían pedido un siglo y medio atrás, contra las mercancías de la India, e ignorantes de la protección que iban a pedir tres cuartos de siglo más tarde contra los productos textiles japoneses. Los comerciantes libres, advertía Bright, podrían ser derrotados, pero volverían a la carga con renovada energía.[19] Las demandas de los colonos eran imprudentes;[20] no era deber del Parlamento hacer que fuera provechoso el cultivo del azúcar,[21] y Bright les aconsejaba que se dedicasen a la producción de clavo y nuez moscada.[22]

Los patrones del hierro

En fecha tan temprana como 1788, se puso en marcha una sociedad abolicionista en Birmingham; ésta llevó a cabo una suscripción liberal para la causa.[23] En esta sociedad destacaban los patrones del hierro. Tres miembros de la familia Lloyd, con sus intereses bancarios incluidos, estaban en la comisión. La figura dominante era, no obstante, Samuel Garbett.[24] Carbett fue una figura sobresaliente de la Revolución Industrial, que nos hace pensar más en el siglo XX que en el XVIII. Por su amplitud de miras, la extensión de sus actividades, la multiplicidad de sus intereses, nos recuerda a Samuel Touchet. Igual que Touchet era socio en la empresa de hilados de Wyatt y Paul. Pero Garbett era también socio de Roebuck en la Fábrica Carron, accionista con Boulton y Watt en los Talleres Albion y en las minas de cobre de CornuaIles. «Había ciertamente», escribe Ashton, «pocos aspectos de la vida comercial e

18 *Ibidem, Third Series,* vol. C, p. 34. Bentinck, 10 de julio de 1848, citando a Bright. Bentinck enfatiza la protección previa frente a los textiles indianos.

19 *Ibidem, Third Series,* vol. LXXVIII, p. 930, 14 de marzo de 1845.

20 *Ibidem, Third Series,* vol. LXXVI, p. 37, 27 de junio de 1844.

21 *Ibidem, Third Series,* vol. XCIX, p. 1420, 30 de junio de 1848.

22 *Ibidem,* p. 747, 16 de junio de 1848.

23 Auckland Papers, Add. MSS. 34427, ff. 401-402 (v). Wilderforce a Eden, enero de 1788.

24 J. A. Langford, *A Century of Birmingham Life: or a Chronicle of Local Events*, Birmingham, 1870, vol. I, p. 434.

industrial de su tiempo que no abordara». Además, su energía se volcó en la política de la industria más que en los detalles de administración. Se convirtió en el portavoz del patrón del hierro ante el gobierno.[25] Éste era, en realidad, un hombre peligroso si se le tenía como adversario, porque Carbett, en el sentido más amplio, era Birmingham.

En una reunión, en la que participaron muchos habitantes respetables de Birmingham, del 28 de enero de 1788, y que fue presidida por Samuel Garbett, se decidió mandar una petición al Parlamento. La petición establecía, *inter alia*, que, «como habitantes de una ciudad manufacturera y sus alrededores, vuestros solicitantes tienen muy presentes los intereses comerciales de este reino; pero no pueden ocultar su aborrecimiento hacia cualquier comercio que siempre se origina en la violencia, y muy a menudo termina en crueldad». Gustavus Vasa, un africano, visitó Birmingham, y recibió una cálida bienvenida.[26]

Esto no significaba que Birmingham fuese unánime o categórica en lo referente a la abolición. Los manufactureros, todavía interesados en el tráfico de esclavos, celebraban contra-reuniones y enviaban contra-peticiones al Parlamento.[27] Pero Samuel Garbett, los Lloyds y otros de ese calado tenían, desde el punto de vista de las Antillas, una posición errónea.

En 1832, Birmingham era el centro de esa agitación que, dirigida por Attwood, patrón de la industria del hierro, llevó a Inglaterra al borde de la revolución y culminó en el Proyecto de Reforma de 1832. Nuevamente la ciudad se dividió a raíz de la emancipación. Una asamblea pública celebrada en la Sala de Asambleas del Hotel Royal, el 16 de abril de 1833, tuvo un carácter ruidoso y turbulento y terminó en desorden, lo que obligó a su propietario a pedir indemnización por las sillas y vasos rotos.[28] En 1833, Birmingham fue uno de los muchos centros industriales que votaron por un periodo más breve de «aprendizaje», bajo el cual, según el Acta de Emancipación, la esclavitud de los negros se perpetuaba de una forma modificada. Joseph Sturge fue una

---

25 Ashton, *op. cit.*, p. 223.

26 Langford, *op. cit.*, vol. I, pp. 436, 440.

27 *Ibidem*, vol. I, p. 437.

28 Dent, *op. cit.*, p. 427.

figura prominente en la lucha por la emancipación. Después de 1833, Sturge tomó la dirección de la protesta contra el sistema del aprendizaje. Con el abolicionista Gurney, viajó a las Antillas en 1836 «con la benevolente idea de hacer indagaciones personales sobre el estado de la población negra, con la esperanza de obtener nuevas mejoras en su condición». Su retorno en buen estado, al año siguiente, fue celebrado con un almuerzo público celebrado en su honor en el Ayuntamiento, como homenaje a sus «incasables esfuerzos filantrópicos en favor de la causa de la emancipación de los negros».[29] Ésta era la Birmingham del siglo XIX y no ya la del siglo XVIII, otro importante interés creado se había vuelto contra el sistema colonial.

Junto con Birmingham puede resultar útil considerar la ciudad de Sheffield, el centro de la industria del acero. El interés de Sheffield en el sistema colonial había sido, en el mejor de los casos, débil; «sin intereses creados en el mantenimiento de la esclavitud colonial, ofrecía un campo favorable para los abolicionistas». Sheffield, como Manchester, Birmingham y otros centros industriales, no estuvo representada en el Parlamento antes de 1832. Formaba parte del condado de York, cuyo representante fue primero Wilberforce y luego Brougham, ambos abolicionistas eminentes. «Soy un defensor de la abolición de la esclavitud de las Antillas», divulgaba Broughain en la ciudad en 1830, «y le arrancaré sus ramas y sus raíces. Puede decirse que ya las tengo, y, si me ayudan, las levantaré en alto para que las vean».[30]

Una parte de la ayuda de Sheffield puede ser atribuida a sus intereses en Oriente. En 1825 los abolicionistas comenzaron a boicotear los productos de las Antillas e instaban en su lugar, al consumo de azúcar y ron de la India. Sheffield era el centro de este movimiento. En el mismo año se formó una sociedad para la ayuda a los esclavos negros. La comisión organizó una campaña minuciosa en la ciudad. Cada uno de sus miembros recorrió dos calles con el fin de confeccionar una estadística referente a la practicabilidad de inducir a las amas de casa a que adoptasen el uso de productos de la India Oriental. La comisión estimó que por cada seis familias que usaban azúcar de las Indias Orientales, se requería un esclavo menos en las Antillas; era obvio que se trataba de un

29 *Ibidem.*

30 N. B. Lewis, *The Abolicionist Movement in Sheffield, 1823-1833*, Manchester, 1934, pp. 4-5.

argumento muy rebuscado, pero cualquier palo era bueno para golpear a los comerciantes de las Indias Occidentales, con tal de que fueran castigados. «Seguramente», arengaba el comité a sus conciudadanos, «liberar a un semejante del estado de cruel servidumbre y miseria, por medio de tan pequeño sacrificio, merece la atención de todos». Sheffield se puso a la altura de las circunstancias: la venta de azúcar de las Indias Orientales se duplicó en seis meses.[31]

En mayo de 1833 la Sociedad Anti-Esclavista de la ciudad presentó una petición al Primer Ministro, solicitando una emancipación inmediata más que gradual.[32] Hasta el final protestó contra la compensación a los propietarios de esclavos y el esquema de aprendizaje. Sheffield, como Birmingham, votó finalmente por el fin, en el más breve plazo posible, del aprendizaje.[33]

La industria algodonera

La industria algodonera, también se incorporó al coro de la oposición. Wilberforce y Brongham hablaron, no sólo por los humanitaristas, sino también por los centros laneros. Mr. Strickland, representante de Yorkshire, preguntaba en 1833: ¿va la Cámara a tomar como regla de la legislación la libertad de comercio y la extensión del empleo del capital, o va a incrementar los monopolios por medio de restricciones? Él mismo daba la respuesta: todos los monopolios debían ser eliminados, en la medida en que son destructivos para el progreso del comercio.[34]

31 Eng. MS., 743, John Rylands Library. «Auxiliary Society for the relief of Negro Slaves», f. 12, 9 de enero de 1827; f. 15, 10 de julio de 1827. La petición a sus conciudadanos está en una pequeña carta, s/f, en la misma biblioteca, en la Box V.

32 Lewis, *op. cit.*, p. 6.

33 *Hansard, Third Series,* vol. XIX, p. 1270, 25 de julio de 1833.

34 *Ibidem, Third Series,* vol. XVI, p. 288, 6 de marzo de 1833; *ibidem*, vol. XVIII, p. 911, 17 de junio de 1833.

John Bright en el algodón, Samuel Garbett en el hierro. Estos eran nombres imponentes, a los que había de sumarse otro más imponente todavía, en relación con la industria lanera: Richard Cobden. En relación con el asunto del monopolio de las Antillas, el evangelista del libre comercio y líder de la Anti-Corn Law League hablaba con un vigor, una lógica y un apoyo popular que eran irresistibles.

La reclamación de los comerciantes de las Antillas por el monopolio era, en principio, una audacia. Hubo un tiempo, tronaba Cobden, haciendo resurgir los fantasmas del Parlamento Largo y de Carlos I, en que ningún miembro se hubiese atrevido a levantarse en el Parlamento para hacer una reclamación sobre la base de un monopolio.[35] Los hombres de negocios calcularían los costes, y no era de esperar que quedasen satisfechos si se encontraran que debían pagar por sus gastos con la mitad de todo el valor del tráfico colonial.[36] Si Gran Bretaña hubiera obsequiado a los colonos con sus exportaciones, como retribución al libre comercio con Brasil y Cuba, habría, verdaderamente, ganado.[37] Entonces, ¿qué clase de comercio era éste? «Era precisamente como si un tendero le diera a su cliente, con el valor de cada libra en mercancías, medio soberano». La Cámara de los Comunes llevaba los asuntos con menos juicio del que se requería para el feliz manejo de un negocio de tendero.[38]

Sobre el argumento de que el impuesto diferencial en favor del azúcar de las Antillas tenía por objeto prohibir el consumo del azúcar de producción esclavista, Cobden se echó con desprecio fulminante. ¿Qué derecho tenía un pueblo que era el más grande distribuidor de materias textiles, para ir a Brasil con sus barcos cargados de mercancías de algodón, manufacturadas con materiales cultivados por esclavos, y luego poner los ojos en blanco, derramar lágrimas de cocodrilo por los esclavos y rehusar a recibir a cambio azúcar cultivada por esclavos?[39] La situación era propia de una farsa, y Cobden escribió un artículo

35 *Ibidem, Third Series,* vol. LXXV, pp. 446-447, 10 de junio de 1844.

36 *Ibidem, Third Series,* vol. LXIII, p. 1174, 3 de junio de 1842.

37 *Ibidem, Third Series,* p. 1173.

38 *Ibidem, Third Series,* vol. LXX, p. 210, 22 de junio de 1843.

39 J. Bright y J. T. Rogers (eds.), *Speeches on Questions of Public Policy by Richard Cobden, M. P.*, Londres, 1878, pp. 91-92.

sobre ella con el formato de una entrevista imaginaria, en la Cámara de Comercio, entre Lord Ripon y el embajador brasileño. El Embajador se burlaba del desconcertado Lord Ripon: «¿No existen escrúpulos religiosos que impidan el envío a todos los países del mundo de algodón producido por esclavos? ¿No hay escrúpulos religiosos contra el consumo de arroz producido por esclavos? ¿No hay escrúpulos religiosos que impidan fumar el tabaco producido por esclavos? ¿No hay escrúpulos religiosos contra la costumbre de aspirar el rapé producido por esclavos? [...] ¿Debo entender que los escrúpulos religiosos del pueblo británico se limitan a los artículos de azúcar?» Ribon, obviamente molesto, reitera su incapacidad para admitir el azúcar brasileño, y alega, en su propia defensa, las sugestiones del Partido Anti-Esclavista dirigido por Joseph Sturge. En ese momento, aparece Sturge, con una corbata de algodón, un sombrero forrado con tela de algodón, un abrigo cosido con hilo de algodón, bolsillos bien revestidos con oro y plata labrados por esclavos. Los dos diplomáticos prorrumpen en una carcajada.[40]

La lógica, si no la humanidad, se hallaba de parte de Cobden. También lo estaba el Partido Anti-Esclavista. Ese partido, se jactaba Cobden con justicia, había tenido su poder y su sede en las ciudades industriales, y se hallaba ahora en las filas de los que habían revocado la Ley de Granos.[41] Él y ellos hablaron al unísono. «Soy el representante de la industria lanera», afirmó en 1848, «una industria nativa, a la que nadie se opone en esta Cámara [...] Soy el representante de un condado que destacó en el movimiento esclavista [..] Ahora, afirmo sin titubeos que casi todos los hombres que dirigieron la agitación por la emancipación de los esclavos, y quienes por su influencia sobre la opinión pública ayudaron a lograr ese resultado, están contra aquellos honorables caballeros de esta Cámara, que defienden un impuesto diferencial sobre el azúcar extranjero con el fin de terminar con la esclavitud en el extranjero».[42]

---

40 J. E. Ritchie, *The Life and Times of Viscount Parmerston*, Londres, 1866-1867, vol. II, pp. 743-744.

41 Hansard, Third Series, op. cit., p. 1128, 24 de febrero de 1845.

42 *Ibidem, Third Series,* vol. XCIX, pp. 752-752, 16 de junio de 1848.

Liverpool y Glasgow

Quizás el hecho más desagradable para los hombres de las Antillas fue que Liverpool también se rebeló y mordió la mano que le había alimentado. En 1807 había todavía setenta y dos traficantes de esclavos en la ciudad, y fue de Liverpool de donde se hizo a la mar el último de los negreros, el capitán Hugh Crow, inmediatamente antes de que el proyecto de ley de abolición se hiciera efectivo.[43] Pero si Tarleton continuó oponiéndose en el Parlamento a una medida tan necesaria como la abolición del tráfico británico de esclavos a las colonias azucareras extranjeras,[44] en 1807 Liverpool fue también representada por William Roscoe, cuyos sentimientos anti-esclavistas habían llamado ya la atención.

Mientras Liverpool seguía practicando el tráfico de esclavos en 1807, el tráfico de esclavos se había tornado menos vital para la existencia del puerto. En 1792 uno de cada doce barcos pertenecientes al puerto se dedicaba al tráfico de esclavos; en 1807 uno de cada veinticuatro.[45] En 1772, cuando 101 barcos de Liverpool estaban dedicados al tráfico de esclavos, los derechos de atraque eran de 4.552 libras; en 1779, cuando, como resultado de la Revolución Norteamericana, sólo once embarcaciones partieron de Liverpool con destino a África, los derechos de atraque fueron de 4.957 libras.[46] En 1824 fueron de 130.000 libras.[47] Era evidente que la abolición no podía arruinar a la ciudad. Como declaró Roscoe, los habitantes de la ciudad no eran unánimes en la oposición a la abolición, y a aquéllos afectados por la medida, se les presentaba la halagüeña perspectiva del comercio con la India alegando que la revocación del monopolio de la Compañía de la Indias Orientales compensaría de cualquier clase de pérdidas que la abolición del tráfico de esclavos pudiera infligir a los comerciantes británicos.[48]

---

43 Mackenzie-Grieve, *op. cit.*, p. 283.

44 *Hansard*, vol. VI, p. 918, 25 de abril de 1806.

45 *Ibidem*, vol. VII, p. 612. Lord Howick, 10 de junio de 1806.

46 Ibidem, vol. VIII, p. 948. Lord Howick, 23 de febrero de 1807.

47 Jackman, *op. cit.*, vol. II, p. 515 (n).

48 *Hansard*, vol. VIII, pp. 961-962, 23 de febrero de 1807.

Pero si Liverpool se volvió contra el tráfico de esclavos, mantuvo su interés en la esclavitud. Ya no era, sin embargo, la esclavitud de las Antillas sino la norteamericana, ya que no era el azúcar sino el algodón. El comercio del algodón norteamericano se convirtió en el capítulo comercial más importante de Liverpool. En 1802 la mitad de las importaciones británicas de algodón llegaban vía Liverpool, en 1812 dos tercios, en 1833 nueve décimos.[49] Liverpool había hecho a Manchester en el siglo XVIII; Manchester iluminaba el camino en el XIX, Liverpool marchaba dócilmente detrás. En la era del mercantilismo, Manchester era el hinterland de Liverpool, en la era del *laissez faire*, Liverpool era el suburbio de Manchester.

Liverpool siguió la orientación hacia el libre comercio en la que le había colocado el capital algodonero. Entre sus representantes, después de 1807, escogió a Canning y Huskisson, hombres que hablaban el lenguaje del libre comercio, aunque de manera recatada. Los privilegios exclusivos, dijo Huskisson en 1830, no estaban de moda,[50] recibiendo por ello la magnífica vajilla con la que la ciudad le obsequiara como «testimonio de su reconocimiento por los beneficios derivados para la nación en general, del esclarecido sistema de política comercial propuesto por él como presidente de la Cámara de Comercio».[51] Cualquier ministro, dijo su nuevo representante Eart en 1833, si piensa en las mercancías de Manchester, y continúa poniendo trabas al comercio británico, merecería ser acusado.[52] Los comerciantes y navieros de la ciudad elevaron en ese mismo año una petición al Parlamento, en la que se solicitaba que se considerase el monopolio colonial exclusivo del mercado de la madre patria.[53] Había en la ciudad una importante Asociación Brasileña que destacaba que, como resultado del monopolio de las Antillas, más de dos millones del capital británico fueron derivados por otros canales, dando empleo a personal naval extranjero y pagando fletes, comisiones y sargos a extranjeros, todo lo cual significaba una grave pérdida para los navieros británicos.[54]

49 Buck, *op. cit.*, pp. 31-32.

50 *Hansard, New Series*, vol. XXIII, p. 180, 11 de marzo de 1830.

51 *The Speeches of… Huskisson…*, vol. I, p. 115, Febrero de 1826.

52 *Hansard, Third Series,* vol. XIX, p. 793, 17 de julio de 1833.

53 *Ibidem, Third Series,* vol. XVIII, pp. 909-910, 17 de junio de 1833.

54 *Ibidem, Third Series,* vol. XVI, p. 285, 6 de marzo de 1833.

Los comerciantes y navieros de Liverpool expresaron la esperanza de que mientras el Parlamento legislase para el beneficio de los esclavos de las colonias distantes, consideraría también la presente condición y el futuro bienestar de la población trabajadora de la madre patria.[55]

En Glasgow, los antillanos perdieron también otro amigo. Los días de Macdowall y las herederas del azúcar habían pasado. El cambio puede ser simbolizado en las vicisitudes de una familia de Glasgow. En el siglo XVIII un humilde ciudadano de la ciudad, Richard Oswald, emigró a Londres. Allí, gracias a un matrimonio afortunado con una heredera de grandes plantaciones azucareras, hizo su fortuna.[56] Durante años fue un importante traficante de esclavos, poseía su propia fábrica en Bence Island, en la boca del Río de Sierra Leona.[57] La riqueza pasó eventualmente a James Oswald, el primer representante de Glasgow en el Parlamento Reformado. En 1833 Oswald presentó una petición, suscrita por muchos hombres respetables, por la que se suplicaba que fuese aplicada una reducción a los impuestos excesivos que recaían sobre el azúcar brasileño que se importaba para el refinado.[58]

Los refinadores de azúcar

En el siglo XIX no menos que en el XVIII, el ambicioso plan de Gran Bretaña era llegar a ser el emporio azucarero mundial, para endulzar el té y el café del mundo, al igual que gracias a la Revolución Industrial, había vestido a todo el planeta. Esta perspectiva global estaba en conflicto, no sólo con la declinante importancia de la producción de las

---

55 *Ibidem, Third Series,* vol. XVIII, p. 910, 17 de junio de 1833.

56 Eyre-Todd, *op. cit.*, vol. III, pp. 256, 263-264.

57 Donnan, *op. cit.*, vol. II, pp. 537 (n), 564-565 (n).

58 *Hansard, Third Series,* vol. XVI, p. 291, 6 de marzo de 1833. En 1846, otro hombre apellidado Oswald fue más lejos: «Cuando vestimos algodón cultivado por esclavos, bebemos café cultivado por esclavos y fumamos tabaco cultivado por esclavos, no podría, por mi vida, imaginar por qué principios no deberíamos usar azúcar cultivado por esclavos […] Deben buscar la mejora de ese mal en algún otro lugar, no en la Costum-House [Casa de Aduanas]». *Hansard, Third Series*, vol. LXXXVIII, p. 122, 28 de julio de 1846. Sería interesante averiguar si era miembro de la misma familia.

Antillas con respecto de la producción mundial, sino también con la persistente determinación de los colonos de las Antillas en restringir sus cultivos a fin de mantener los precios de monopolio.

La insurrección de los esclavos de Santo Domingo provocó una subida en espiral de los precios del azúcar en el mercado europeo. Los precios se elevaron en un 50 por ciento entre septiembre de 1788 y abril de 1793.[59] En 1792, los refinadores de azúcar ingleses elevaron una petición al Parlamento. Ya no eran tan modestos como lo habían sido cuarenta años antes. Reprobaron los males del monopolio de las Antillas, señalaron «la decadencia de su otrora floreciente manufactura», rogaron para que se admitiese el azúcar extranjero en los barcos británicos con impuestos más elevados y solicitaron la igualación de los impuestos sobre el azúcar de las Antillas Británicas y de la India Oriental.[60] El sabotaje había comenzado en los propios terrenos del colono. La opinión pública acusaba injustamente a los refinadores por los altos precios.[61] Pero una comisión establecida en una asamblea pública para considerar los medios de reducir los precios del azúcar, exoneró a los refinadores y abogó, como «un acto de justicia», por la admisión del azúcar de las India Oriental en términos de igualdad.[62]

La cuestión de la India, como hemos visto, fue revisada cuando se presentó el sabroso dulce de Santo Domingo ante los ojos del gobierno británico. Pero la situación volvió a presentarse hacia 1820, cuando la India necesitó exportar algunas materias primas para pagar las manufacturas británicas. La competencia con el algodón americano era imposible,[63] de modo que los comerciantes de la India, se les urgía,

---

59 Ragatz, *Statistics…*, p. 9 (tabla IV).

60 *Report of the Proceedings of the Committee of Sugar Refiners*, pp. 3, 8, 15.

61 *Ibidem*, p. 18 (n).

62 Liverpool Papers, Add. MSS. 38227, p. 217. El presidente a Hawkesbury, 23 de enero de 1792; ff. 219-222. El presidente a Pitt, 12 de enero de 1792.

63 Las exportaciones de algodón de la India fueron de 7 millones de libras en 1816, 31 millones en 1817, 67 millones en 1818 pero solo 4 millones en 1822. Las exportaciones de EEUU fueron de 50 millones en 1816, 59 millones en 1822; de Brasil, 20 millones en 1816 y 24 millones en 1822. Customs 5, vols. 5, 6, 7 y 11. Pero el algodón indio era «el peor del mercado inglés, debido al negligente cultivo y empaquetado». E. Baines, *History of the Cotton Manufacture in Great Britain*, Londres, 1835, p. 308. Más tarde, John Bright solía contar la historia de un encuentro religioso en Lancashire, en el que se realizó la siguiente petición: «Oh, señor, te rogamos que nos

tenían que elegir entre el azúcar y las arenas del Ganges.[64] Los hombres de India Oriental hablaban del libre comercio, pero su propósito real era compartir el monopolio de la madre patria con las Antillas. Aquí se separaban de los refinadores. Como expresara Ricardo: «No debería otorgarse ninguna protección exclusiva ni a la India Oriental ni a las Antillas, así nosotros seríamos libres para importar nuestro azúcar de cualquier región. Ningún daño podría surgir de ello».[65]

En 1831, la situación de los refinadores de azúcar era desesperada. Los comerciantes de las Antillas tenían el monopolio del mercado de la madre patria. El azúcar de la India podía ser importado solamente a costa de impuestos excesivos, excepto para su re-exportación. El Parlamento aprobó actas anuales permitiendo la importación de azúcar brasileño y cubano exclusivamente para el refinado y la re-exportación. Esto era, evidentemente, poco satisfactorio. Había un gran capital invertido en la industria del refinado del azúcar, estimado entre tres y cuatro millones en 1831.[66] Como resultado de la prohibición de todo azúcar que no proviniese de las Antillas Británicas, la industria estuvo al borde de la ruina. Los costes más altos del azúcar de las Antillas Británicas supuso que los refinadores continentales desplazaran a los británicos en todos los mercados europeos. En 1830 había 224 ollas trabajando en Londres; en 1833 menos de un tercio de esa cantidad. El comercio del refinado del azúcar había descendido en dos tercios en todo el país.[67]

«¿Iban sólo a considerarse los intereses de las Antillas?» preguntaba John Wood en favor de los refinadores de azúcar de Preston.[68] «¿Consentirá el Parlamento en arruinar nuestros recursos futuros a fin de complacer a los monopolistas?» Gran Bretaña, dijo Huskisson de la Cámara de Comercio, podría transformarse en el almacén azucarero del mundo; podría así dar empleo a sus desocupados y a los capitales ociosos

envíes algodón, pero, oh, señor, no *shoorat*». Se refiere al algodón de Surat [una ciudad portuaria del estado de Guyarat en la India, N. del E.] y seguramente tenga relación con la Guerra Civil de EEUU. G. M. Trevelyan, *The Life of John Bright*, Boston, 1913, p. 318 (n).

64 T. P. Martin, *op. cit.*, p. 144. La frase es de M' Queen.

65 *Debates…on the East India Sugar Trade*, p. 19.

66 *Hansard, Third Series,* vol. VII, p. 764. John Wood, 28 de septiembre de 1831.

67 *Ibidem, Third Series,* vol. XIX, pp. 1165-1167. William Clay, 24 de julio de 1833.

68 *Ibidem, Third Series,* vol. VII, p. 764, 28 de septiembre de 1831.

en el refinado de ese azúcar para los mercados europeos. Verdaderamente, no conocía ningún otro canal en el que el capital pudiera ser empleado de forma más beneficiosa que en el refinado del azúcar.[69] El alivio del monopolio de las Indias Occidentales (Antillas), dijo William Clay en representación del distrito de refinado de azúcar de Tower Hamlets, «podría lograrse sin mucho gasto, otorgando a los propietarios de las Antillas toda la suma de la compensación propuesta».[70]

Esto era ir demasiado rápido para un gobierno que, todavía en 1832, estaba dominado por la aristocracia terrateniente; y que, por lo tanto, era favorable a sus hermanos coloniales. El gobierno adoptó un arbitrio temporal. Como retribución a la emancipación, se confirmó el derecho de los comerciantes de las Antillas al monopolio del mercado de la madre patria, mientras se permitía la importación sin restricciones del azúcar extranjero, aunque sólo para el refinado y la exportación a Europa.

La situación era fantástica. La explicación que se ofrecía era que el azúcar brasileño y cubano era producido por esclavos. Pero también lo eran el algodón americano y el café brasileño. Si se hubiesen aplicado al algodón extranjero las mismas restricciones que se aplicaron al azúcar extranjero, ¿qué hubiera sido de la preeminencia industrial británica en el mundo? La distinción entre productos producidos por trabajadores libres y productos producidos por esclavos era un principio para la estrategia individual, no una regla que podía dirigir el comercio internacional.[71] Los capitalistas querían solamente azúcar barato. Sólo podían ver una cosa, que era «monstruoso» tener que depender para su abastecimiento del azúcar producido a un precio de monopolio.[72] No podían, como lo expresó Lord Lansdowne, encarar las cosas con un termómetro especial, que se elevaba al punto de ebullición con el azúcar cubano, y descendía hasta una temperatura de lo más agradable con el algodón de Carolina.[73]

---

69 *The Speeches of…Huskisson…*, vol. III, p. 454, 25 de mayo de 1829.

70 *Hansard, Third Series,* vol. XVIII, p. 589, 11 de junio de 1833.

71 *Ibidem, Third Series,* vol. XVII, p. 75. William Ewart, 3 de abril de 1833; *ibidem, Third Series,* vol. LVIII, p. 101. Ewart, 10 de mayo de 1841.

72 *Ibidem, Third Series,* vol. LVI, p. 608. B. Hawes, 12 de febrero de 1841.

73 *Ibidem, Third Series,* vol. LXXXVIII, p. 517, 10 de agosto de 1846.

El transporte naval y los marineros

Los antillanos habían destacado siempre, como justificación a su sistema, su contribución a la supremacía naval de Inglaterra. Gracias a las investigaciones de Clarkson, Inglaterra se enteró del precio que tuvo que pagar por esta contribución. Tirando de las barbas al león en su cueva, Clarkson, con mucho riesgo para su persona, recorrió los muelles de Liverpool, Bristol y Londres, interrogaba a los marineros, examinaba las nóminas de alistamiento y recogía testimonios que constituían una terrible denuncia de los efectos del tráfico de esclavos, ya no sobre los negros, sino sobre los blancos.

Según Clarkson, la proporción de fallecimientos en el tráfico de esclavos, comparada con la del tráfico de *Newfoundland*, era de veinte contra uno.[74] Wilberforce estimó pérdidas anuales de una cuarta parte de los marineros.[75] Sobre la base de las nóminas de alistamiento de Liverpool y Bristol, demostró al Parlamento que en 350 barcos de esclavos, con 12.263 marineros, se registraron 2.643 fallecimientos en doce meses —el 21,5 por ciento—, mientras que de 462 barcos dedicados al comercio de las Antillas, con 7.640 marineros, se registraron solamente 118 fallecimientos en siete meses —o sea menos del 3 por ciento anual.[76] William Smith puso fin a la falacia de que el tráfico de esclavos era responsable de introducir muchos *landsmen* (hombres de tierra firme) en la marina. La proporción de los hombres de tierra firme, según las nóminas de alistamiento de Bristol, era de un doceavo; en Liverpool era de un dieciseisavo.[77] Según Lord Howick, las pérdidas entre los marineros en el tráfico de esclavos eran ocho veces más grandes que las pérdidas en el tráfico de las Antillas, y el primero era único por la rapidez con la que los hombres desertaban al llegar a las Antillas para alistarse en los buques del Rey.[78] El Comité por la Abolición declaró que la mortandad en el tráfico de esclavos era más del doble que

74 Ramsay, MS. vol., f. 64. «An Address on the proposal bill for the Abolition of the Slave Trade».

75 Auckland Papers, Add. MSS. 34227, f. 123. Wilberfroce a Eden, 23 de noviembre de 1787.

76 *Parl. Hist.*, vol. XXIX, p. 270, 18 de abril de 1791.

77 *Ibidem*, p. 322.

78 *Hansard,* vol. VIII, pp. 948-949, 23 de febrero de 1807.

la de todas las otras ramas del comercio en el reino.[79] John Newton, una autoridad sobre el tema, se refirió a las pérdidas «verdaderamente alarmantes» en el tráfico de esclavos.[80] Ramsay resumió el sentir general: «No forma, sino que destruye a los marineros. Y esta destrucción de los marineros es un fuerte argumento en favor de su abolición. Si tenemos alguna consideración por las vidas de los marineros, debemos abandonar una rama del comercio que malgasta a los hombres de una manera tan poco provechosa».[81]

Hacia 1807 el interés de los navieros en el tráfico de esclavos había declinado de forma considerable. Según la media de los diez años anteriores a 1800, el capital invertido en el tráfico de esclavos era menos del 5 por ciento del comercio total de exportación del país; en 1807 era de 1,25 por ciento. En 1805 el 2 por ciento del tonelaje británico de exportación, a excepción de Irlanda y el tráfico costero, estaba dedicado al tráfico de esclavos, y sólo el 4 por ciento de los marineros se volcaba en este comercio.[82]

Los navieros comenzaron, igualmente, a encontrar incómodo el monopolio de las Antillas. Se les había prometido que la igualación de los impuestos sobre el azúcar de la India Oriental aumentaría el transporte marítimo en un 40 por ciento.[83] Los embarques británicos comprometidos en el tráfico a la India aumentaron cuatro veces entre 1812 y 1828, y Huskisson admitía que la dificultad era encontrar material de trueque para la India.[84]

Los navieros eran igualmente conscientes del valor del azúcar brasileño. Poulett Thomson de la Cámara de Comercio insistía en que la importación del azúcar extranjero para el refinado era enormemente

---

79 «Proceedings of the Committee for Abolition of the Slave Trade, 1787-1819», British Museum, Add. MSS. 21255, f. 100 (v), 14 de abril de 1789.

80 J. Newton, *Thoughts upon the Africa Slave Trade*, Liverpool, 1788, p. 8.

81 Ramsay, MS. vol., f. 64.

82 *Hansard,* vol. VIII, pp. 947-948. Lord Howick, 23 de febrero de 1807.

83 *Report of a Committee of the Liverpool East India Association…*, p. 56.

84 *The Speeches of… Huskisson…*, vol. III, p. 442, 12 de mayo de 1829.

beneficiosa para los intereses de los navieros británicos.[85] Según Ewart, tal importación proveería cargas por valor 120.000 toneladas de embarque anuales sólo de Brasil, mientras que Santo Domingo (La Española), Cuba, Manila y Singapur proveerían cargamentos por otras 200.000 toneladas.[86] Mark Philips refirió a la Cámara la triste historia de barcos que volvían vacíos del Brasil —en 1832 cincuenta y un barcos partieron de Liverpool para Río de Janeiro, sin que ninguno de ellos pudiese obtener un cargamento de retorno a la madre patria.[87] Según William Clay, de los cuatro barcos británicos que partieron mensualmente desde Liverpool con destino a Brasil en 1832, ni uno solo retornó con las mercaderías con que habían sido pagados sus cargamentos.[88]

Los navieros se inclinaban por el libre comercio, pero sólo cuando estaban en juego monopolios ajenos. En 1825 las Leyes de Navegación fueron modificadas. Las Antillas Británicas obtuvieron permiso para comerciar con cualquier parte del mundo. Esto era como el filo más delgado de una navaja. En 1848, las Leyes de Navegación, el propio centro y corazón del sistema colonial, fueron barridos por la alta marea del *laissez faire* como desechos de tiempos pasados. Ricardo ridiculizó la tortuosa y cara manera en la que se llevaban a cabo los intercambios de mercancías. Citó un ejemplo en el que se transportaron pieles americanas de Marsella a Rotterdam. No hallando mercado, fueron devueltas a Marsella, desde donde fueron enviadas a Liverpool. En Liverpool fueron secuestradas en razón de que habían sido importadas por un barco francés, y liberadas sólo con la condición de que fuesen enviadas de vuelta a Nueva York. A los españoles, continuaba Ricardo, las Leyes Inglesas de Navegación no les permitían tomar un cargamento de azúcar en Cuba para entregarlo a un puerto francés, donde recibiría vino para Inglaterra. En Inglaterra le saldría al paso un funcionario de aduanas, que le informaría que no podría desembarcar su cargamento. «¿Por qué?», preguntaría el español. «Entendía que vosotros deseabais vino». «Así es», replicaría el funcionario. Entonces diría el español: «Cambiaré mi vino por vuestra vajilla de barro». «Eso no puede ser», replica el funcionario. «Debe ser traído por franceses en un barco francés», «Pero a

85 *Hansard, Third Series,* vol. VII, p. 755, 28 de septiembre de 1831.

86 *Ibidem, Third Series,* vol. XVI, pp. 881-882, 20 de marzo de 1833.

87 *Ibidem*, p. 290, 6 de marzo de 1833.

88 *Ibidem, Third Series,* vol. XIX, p. 1169, 24 de julio de 1833.

los franceses no les interesa vuestra vajilla de barro». «Eso no podemos evitarlo», contesta el funcionario. «No debemos permitir que vos violéis nuestras Leyes de Navegación». Si los españoles deseaban vajillas de barro, concluía Ricardo, los franceses azúcar, y los ingleses vino, «¿por qué diablos debemos impedir el curso natural de la transacción?».[89]

Los navieros no querían saber nada de esto. Habían votado contra el monopolio de granos y el monopolio del azúcar, pero no renunciarían al monopolio de los embarques. Donde el grano y el azúcar estaban disponibles, el embarque no podía gozar de inmunidad. En 1848 las Leyes de Navegación fueron revocadas. El último clavo en el ataúd del mercantilismo fue puesto cuando Ricardo aconsejó a los defensores del *long voyage* que diesen tres vueltas con su cargamento alrededor de las Islas Británicas.[90]

89 Lindsay, *op. cit.*, vol. III, pp. 85-86.

90 Bell y Morrell, *op. cit.*, «Introduction», p. XLI.

10. El «sector comercial de la nación» y la esclavitud

En un principio, los capitalistas alentaron la esclavitud de las Antillas, y luego ayudaron a destruirla. Cuando el capitalismo británico dependía de las Antillas, ignoraron la esclavitud o la defendieron. Cuando el capitalismo británico se dio cuenta que el monopolio de las Antillas era un estorbo, destruyeron la esclavitud de las Antillas como primer paso en la destrucción del monopolio de las mismas. Que la esclavitud para ellos era relativa, no absoluta, y dependía de la latitud y la longitud, lo prueba la actitud hacia la esclavitud que asumieron, después de 1833, con respecto a Cuba, Brasil y Estados Unidos. Reprochaban a sus oponentes ver sólo esclavitud donde ellos veían azúcar y limitar su observación a la circunferencia de un tonel.[1] Rehusaron adaptar sus tarifas sobre la base de la moralidad, erigir un púlpito en cada Aduana y hacer que sus estibadores apoyaran las doctrinas anti-esclavistas.[2]

Antes y después de 1815 el gobierno británico trató de inducir a los gobiernos español y portugués a la abolición del tráfico de esclavos; en 1818 España recibió 400.000 libras a cambio de una promesa para llevar a cabo la abolición. Todo sin resultado. Los pactos fueron tratados como trozos de papel, ya que la abolición hubiera arruinado a Cuba y a Brasil. En consecuencia, el gobierno británico apremiado por los antillanos, decidió adoptar medidas más drásticas. Wellington fue enviado a la conferencia internacional en Verona, para proponer que los poderes continentales boicoteasen las mercancías de países implicados todavía

---

1 *Hansard, Third Series,* vol. XVIX, p. 1223. G. Thompson, 26 de junio de 1848. Thompson fue un prominente orador abolicionista.

2 *Ibidem, Third Series*, vol. LXXV, p. 170. Lord John Russell, 3 de junio de 1844.

en el tráfico de esclavos. Si se le preguntaba, si Gran Bretaña estaba, a su vez, preparada para excluir las mercancías de los países traficantes de esclavos, importadas no para el consumo sino para el tránsito, debía expresar su buena voluntad para elevar esa proposición a la inmediata consideración de su gobierno.[3] Estas instrucciones hacían poca justicia a la perspicacia de los hombres de Estado continentales. Las proposiciones de Wellington fueron recibidas en silencio, y él observó «esos síntomas de desaprobación y disentimiento que me convencen no solamente de que no será adoptada, sino de que la propuesta es atribuida a motivos interesados, no vinculados con el deseo humano de abolir el tráfico de esclavos».[4] Como refirió Canning a su gabinete: «La proposición para rechazar la admisión del azúcar brasileño en los dominios de los Emperadores y el Rey de Prusia fue recibida (como era de esperar) con una sonrisa; lo que indicaba, por parte de los hombres de Estado continentales, la sospecha de que podría haber algo de interés propio en nuestra propuesta para excluir las mercancías de las colonias rivales de la competencia con las nuestras, y su sorpresa de que consintiéramos en ser los transportistas de la misma mercancía que, de muy buen grado, les disuadíamos de consumir».[5]

Era, evidentemente, lo que un miembro del Parlamento iba a denominar más tarde «humanidad lucrativa».[6] La independencia de Brasil le dio a Canning una oportunidad mejor. Reconocimiento a cambio de la abolición.[7] Pero existía el peligro de que Francia reconociera a Brasil con la condición de que el tráfico de esclavos continuase.[8] ¿Qué pasaría entonces con el transporte británico y las exportaciones británicas? «Hay inmensos intereses británicos implicados en el comercio con Brasil», recordó Canning a Wilberforce, «y debemos proceder con cautela y precaución; atraer hacia nosotros no sólo los sentimientos morales

---

3 *Despatches… of Wellington*, vol. I, p. 329. Canning a Wellington, 30 de septiembre de 1822.

4 *Ibidem*, vol. I, p. 453. Wellington a Canning, 28 de octubre de 1822.

5 *Correspondence… of Canning*, vol. I, p. 62. «Memorandum for the Cabinet», 15 de noviembre de 1822.

6 *Hansard, Third Series,* vol. XCVI, p. 1096. Hutt, 22 de febrero de 1848.

7 *Despatches… of Wellington*, vol. I, p. 329. Canning a Wellington, 30 de septiembre de 1822.

8 *Correspondence… of Canning*, vol. I, p. 62. «Memorandum for the Cabinet», 15 de noviembre de 1822.

sino también los comerciales».[9] ¿Moralidad o ganancias? Gran Bretaña tenía que elegir. «Vos os oponéis», escribía cándidamente Canning a Wilberforce, «al reconocimiento de un Brasil no purgado del tráfico de esclavos [...] vos os sorprendéis de que el Duque de Wellington no haya sido instruido para decir que renunciará al tráfico con Brasil (porque a eso, me temo, equivale el renunciar a la importación y la re-exportación del azúcar y el algodón), si Austria, Rusia y Prusia llegan a prohibir su mercancía. Si nos atenemos a la razón, vos tenéis derecho a sorprenderos, porque nosotros tenemos que estar dispuestos a hacer sacrificios cuando los pedimos a los demás, y pienso que hay que hacerlos; pero, ¿quién se atrevería a prometer uno como éste sin un conocimiento pleno de las opiniones del sector comercial de la nación?».[10]

El sector comercial de la nación le quitó pronto sus dudas a Canning. En 1815 ya se había presentado en el Parlamento un proyecto de ley para proscribir el tráfico de esclavos como inversión para el capital británico. Baring, de la gran firma bancaria que iba a tener relaciones tan íntimas con la América española independiente, dio a conocer una solemne advertencia en el sentido de que cada organización comercial de Gran Bretaña debía pronunciarse contra la propuesta,[11] y la Cámara de los Lores la rechazó.[12] En 1824, 117 comerciantes de Londres elevaron una petición por el reconocimiento de la independencia de América del Sur; los peticionarios eran, a fin de cuentas, los de la City de Londres.[13] El presidente, el vicepresidente y los miembros de la Cámara de Comercio de Manchester declararon que la apertura del mercado suramericano a la industria británica sería un acontecimiento que debía producir los resultados más beneficiosos para el comercio británico.[14] El capitalismo británico ya no podía contentarse con el contrabando.

---

9 R. I. y S. Wilberforce, *The Correspondence of William Wilberforce*, Londres, 1840, vol. II, p. 466, 24 de octubre de 1822.

10 *Despatches… of Wellington*, vol. I, p. 474-475, 31 de octubre de 1822.

11 *Hansard,* vol. XXX, 657-658, 18 de abril de 1815; *ibidem*, vol. XXXI, p. 174, 5 de mayo de 1815. Véase Jenks, *op. cit.*, p. 48, para Barings y Latinoamérica.

12 *Hansard,* vol. XXXI. Véanse las páginas 557, 606, 850-851, 1063; 1, 5, 16 y 30 de junio de 1815.

13 *Ibidem, New Series*, vol. XI, p. 1345, 15 de junio de 1824.

14 *Ibidem,* pp. 1475-1477, 23 de junio de 1824.

Este mercado suramericano, y Brasil en particular, se basaba en la mano de obra esclavista y requería del tráfico de esclavos. Los capitalistas británicos comenzaron, así, una vigorosa campaña contra la política de su gobierno que promovía una enérgica supresión del tráfico de esclavos por medio del estacionamiento de los buques de guerra en la costa africana. La política era cara, excedía el valor anual del comercio con África. Las exportaciones africanas eran de 154.000 libras en 1824; las importaciones eran de 118.000 libras en mercancías británicas y de 119.000 libras en mercancías extranjeras. Esta era la gran extensión del comercio, dijo Hume, por la que el país iba a hacer tan vasto sacrificio de la vida humana sobre la fatal costa esclavista.[15] El sentimiento de humanidad por los marineros ingleses exigía su abandono. Si algunos abolicionistas sufrían una ilusión humana, ¿por qué había de permitírseles que la hicieran extensiva al Parlamento inglés?[16] El pueblo británico no podía permitírselo su transformación en compradores a partir de tan extravagantes términos de indulgencia hacia África.[17]

Todo esto sucedía antes de 1833, contemporáneamente a los ataques capitalistas a la esclavitud de las Antillas. Después de 1833 los capitalistas estaban todavía implicados en el propio tráfico de esclavos. Las mercancías británicas, de Manchester y Liverpool, algodones, cadenas y grillos, eran enviados directamente a la costa de África o indirectamente a Río de Janeiro y La Habana, donde eran usados por sus signatarios cubanos y brasileños para comprar esclavos.[18] Se decía que siete décimos de las mercancías usadas por Brasil para la compra de esclavos eran manufacturas británicas,[19] y se murmuraba que los británicos se resistían a destruir las barreras de la costa porque si lo hacían iban a destruir el calicó británico.[20] En 1845, Peel negó el hecho de que los súbditos británicos se hallaran implicados en el tráfico de esclavos.[21] El

15 *Ibidem, New Series*, vol. XXV, p. 398, 15 de junio de 1830.

16 *Ibidem,* p. 405. General Gascoyne, 15 de junio de 1830; *ibidem, New Series*, vol. XX, p. 495. Gascoyne, 23 de febrero de 1829.

17 *Correspondence… of Castlereagh*, vol. X, p. 112. Castlereagh a Liverpool, 9 de septiembre de 1814.

18 *Hansard, Third Series,* vol. LIX, p. 609. Brougham, 20 de septiembre de 1841.

19 *Ibidem, Third Series*, vol. XCVI, pp. 1101-1102. Jackson, 22 de febrero de 1848.

20 *Ibidem, Third Series*, vol. CII, pp. 1084. Obispo de Oxford, 22 de febrero de 1849.

21 *Ibidem, Third Series*, vol. XCVI, p. 1095. Citado por Hutt, 22 de febrero de 1848.

representante de Liverpool en el Parlamento, al ser de pronto interrogado, no estaba preparado para negar que las exportaciones de Liverpool a África o a cualquier otra parte eran adecuadas para «algún propósito impropio».[22] Las firmas bancarias británicas en Brasil financiaban a los tratantes de esclavos y les aseguraban sus cargamentos, ganando así su buena voluntad. Las compañías mineras británicas poseían y compraban esclavos cuya mano de obra empleaban en sus empresas. «Tenemos que admitir la penosa conclusión», dijo Brougham con referencia al desarrollo cubano y brasileño, que «en gran parte, al menos, una cantidad tan grande de dinero como la requerida, debió haber pertenecido a los hombres ricos de este país».[23] John Bright tenía plena conciencia de los intereses de sus electores de Lancashire cuando se expresó elocuentemente en 1843 contra un proyecto de ley que prohibía el empleo de capital británico, aun cuando fuese de manera indirecta, en el tráfico de esclavos, sobre la base de que sería letra muerta, y que el asunto debía ser dejado a los sentimientos honorables y morales de los individuos.[24] En ese mismo año, las firmas británicas comerciaron con tres octavos del azúcar, la mitad del café y cinco octavos del algodón exportados de Pernambuco, Río de Janeiro y Bahía.[25]

Los capitalistas estaban saturados del «noble experimento» de Gran Bretaña. El comercio era el gran emancipador.[26] La única manera de deponer la esclavitud era confiar en los eternos y justos principios del libre comercio.[27] Dejad tranquilo al tráfico de esclavos; ya se suicidará. Si los descreídos de cualquier nación deciden incorporarse a él, caiga la culpa sobre sus propias cabezas; dejad para un tribunal más alto el gobierno moral del mundo.[28] El dinero gastado en esfuerzos inútiles para suprimir el tráfico de esclavos podía ser usado con mayor beneficio y

---

22 *Ibidem, Third Series*, vol. XCVIII, p. 1168. Palmerson, 17 de mayo de 1848; *Ibidem*, p. 1198. Cardwell, 18 de mayo de 1848.

23 *Ibidem, Third Series*, vol. LXV, pp. 938, 942, 945, 2 de agosto de 1842.

24 *Ibidem, Third Series*, vol. LXXI, p. 941, 18 de agosto de 1843.

25 A. K. Manchester, *British Preeminence in Brazil, Its Rise and Decline*, Chapel Hill (NC), 1933, p. 315.

26 *Hansard, Third Series,* vol. LXXVII, p. 1066. Ewart, 24 de febrero de 1845. *Ibidem*, vol. LXX, p. 224, 22 de junio de 1843.

27 *Ibidem, Third Series*, vol. XCIX, p. 1121. Hawes, 23 de junio de 1848.

28 *Ibidem, Third Series*, vol. XCVI, p. 1100. Hutt, 22 de febrero de 1848.

más filosóficamente en la madre patria.[29] Bright criticó como una audacia la idea de que la justicia hacia África debiera hacerse a expensas de la injusticia para Inglaterra.[30] Tenían mucho que hacer en la madre patria, alegaba Cobden, a pocos pasos de las cámaras del Parlamento, antes de embarcarse en un proyecto para redimir de la barbarie a todo África.[31] Las actividades de la escuadra británica en la costa africana eran descritas como expediciones de filibusterismo,[32] que despojaban a Inglaterra, anualmente, de sus más valientes y mejores hombres y dejaba desolados innumerables hogares ingleses.[33] Había otras oportunidades para dedicar la atención a la felicidad social del mundo, otros medios para tratar de promover esa felicidad, y no debían interferir violentamente, por medio de regulaciones fiscales, en los sentimientos de los demás.[34] La opinión pública en los países con tráfico de esclavos debía ser ganada para la causa de la humanidad, no alienada por una política de coerción, y no podía esperarse que los brasileños recorrieran el camino humanitario más rápidamente de lo que lo habían hecho los ingleses.[35] La «confundida e ignorante humanidad» de Gran Bretaña sólo había agravado los sufrimientos de los esclavos.[36] Habían usado, dijo Hutt, «la mayor laxitud, podríamos decir la mayor disipación, de medios —dineros públicos en cualquier cantidad—, armamentos navales —observando cada playa y cada mar en donde pudiera divisarse o sospecharse la presencia de un barco de esclavos—, influencias diplomáticas, tribunales especiales en las regiones intertropicales, y medios tales como quizás nunca, este país, concentró sobre ningún objeto público».[37] A pesar de todo ello, el tráfico de esclavos había aumentado. Era una dura cruzada, y ni todas las fuerzas de la Armada Británica, ni todos los recursos del Tesoro Británico, podían suprimirla.[38] Habían estado afanándose,

29 *Ibidem, Third Series*, vol. LXXXI, p. 1170. Hutt, 24 de junio de 1845.

30 *Ibidem, Third Series*, vol. XCIX, p. 748, 16 de junio de 1848.

31 *Ibidem, Third Series*, vol. CXIII, p. 40, 19 de julio de 1850.

32 *Ibidem, Third Series*, vol. XCVII, p. 988. Urquhart, 24 de marzo de 1848.

33 *Ibidem, Third Series*, vol. LXXXI, pp. 1169-1170. Hutt, 24 de junio de 1845.

34 *Ibidem, Third Series*, vol. LXXV, p. 170. Russell, 3 de junio de 1844.

35 *Ibidem, Third Series*, vol. CVII, p. 1036. Gibson, 27 de julio de 1849.

36 *Ibidem, Third Series*, vol. XCVI, p. 1101. Hutt, 22 de febrero de 1848.

37 *Ibidem, Third Series*, vol. LXXXI, pp. 1158-1159, 24 de junio de 1845.

38 *Ibidem, Third Series*, vol. XCVI, pp. 1092-1096. Hutt, 22 de febrero de 1848.

durante treinta años, y ni siquiera un lunático alimentaría la menor ilusión optimista con respecto a su éxito futuro.[39] ¿Había el gobierno británico renunciado a su razón, en favor de la filantropía?[40] ¿Había prostituido su diplomacia a los fines de un fanatismo irracional?[41] Era curioso ver cómo administraciones, que no destacaban por su devoción hacia las libertades constitucionales en su propia tierra, asumían que un pueblo distante y bárbaro tenía más derechos sobre sus conciencias que sus propios compatriotas.[42] Las naciones se hallaban disgustadas con esta «jerga filantrópica».[43] Estas extravagancias, este sistema precipitado y vano[44] debían ser abandonados, como una filantropía siniestra y espuria,[45] como experimentos costosos y abortivos,[46] que ponían en peligro la paz mundial.[47] Las leyes divinas no autorizaban al pueblo británico a tener al mundo entero alborotado por el tráfico de esclavos.[48]

¿Dónde estaba Palmerston? El tráfico de esclavos había sido denominado la «excentricidad benévola» de Palmerston, y él aparece en nuestros libros de texto como el persistente opositor al tráfico de esclavos. En el tiempo de sus funciones, Palmerston realizó muy poco. Fuera de ellas, incitó al gobierno para que hiciera mayores esfuerzos para llevar a cabo lo que él no había podido hacer. Una simple moción referente a las ganancias del tráfico de esclavos entre 1815 y 1843 fue acompañada por un discurso que llena más de veinticinco columnas en *Hansard*; un despliegue retórico coronado por una magnífica perorata, que podría haber sido extraída de los discursos anti-esclavistas del último medio siglo, acompañaba una simple e inocua moción.[49] Como si estuviese

39 *Ibidem,* p. 1092.

40 *Ibidem, Third Series*, vol. XCVII, pp. 986-987. Urquhart, 24 de marzo de 1848.

41 *Ibidem, Third Series*, vol. CI, p. 177. Urquhart, 16 de agosto de 1848.

42 *Ibidem, Third Series*, vol. LXXXI, pp. 1156, 1158. Hutt, 24 de junio de 1845.

43 *Ibidem, Third Series*, vol. XCVII, p. 987. Urquhart, 24 de marzo de 1848.

44 *Ibidem, Third Series*, vol. LXXXI, pp. 1165-1170. Hutt, 24 de junio de 1845.

45 *Ibidem, Third Series*, vol. CIX, p. 1109. Hutt, 19 de marzo de 1850.

46 *Ibidem, Third Series*, vol. CXIII, p. 61. Hutt, 19 de julio de 1850.

47 *Ibidem, Third Series*, vol. LXXXI, p. 1158. Hutt, 19 de julio de 1850.

48 W. L. Mathieson, *Great Britain and the Slave Trade, 1839-1865*, Londres, 1920, p. 90 (n). La frase es de Carlyle.

49 *Hansard, Third Series*, vol. LXXVI, pp. 947, 963. Peel, 16 de julio de 1844.

suplicando al Parlamento y al país por una completa apreciación de sus esfuerzos en la causa, una vez por mes llamaba la atención sobre esos esfuerzos.[50] Pero cuando el representante de Manchester insistió sobre las dificultades que causaba la política británica de supresión con el gobierno brasileño y reprobó la intervención armada, Palmerston habló sobre Francia, Cuba, el Imán de Muscat [capital de Omán], de todo menos del tráfico de esclavos brasileño.[51] Con la campaña parlamentaria contra la política de supresión en su punto culminante, Palmerston se contentó con la esperanza de que «ningún comité recomendará un método contrario al que hemos venido siguiendo [...], nadie podrá decir que nosotros debemos volver sobre nuestros pasos».[52] Ellos habían dado pruebas, pensaba, de su celo por la supresión del tráfico de esclavos, y si prohibían la importación del azúcar brasileño, Brasil iba a pensar que en realidad no creían que la mano de obra libre resultara más barata que la de los esclavos.[53] Alegando la reclamación española de reciprocidad, advirtió que perderían su comercio con España (Cuba) como estaban perdiendo su comercio con Brasil, sólo por el «absurdo arancel y la política perjudicial» del gobierno. «Han sacrificado los intereses comerciales del país en el tráfico brasileño, en el tráfico español y, me temo, también en otros sectores que les seguirán, y todo con el fin de mantener su ardid, basado en pretextos hipócritas».[54] La «última vela del siglo XIX» había sido extinguida.

Disraeli condenó, asimismo, la supresión del tráfico de esclavos sobre la base de la economía y por considerarla una política dudosa que implicaría dificultades para Gran Bretaña en todas las cortes y en todas las colonias.[55] Wellington la llamó criminal, «una infracción a la ley de las naciones, una infracción a los tratados».[56] Incluso Gladstone se vio forzado a elegir entre las necesidades de los capitalistas británicos y las necesidades de los colonos de las Antillas. En 1841 se inclinaba

---

50 *Ibidem, Third Series*, vol. LXXX, p. 482. Peel, 16 de mayo de 1845.

51 *Ibidem, Third Series*, vol. LXXXII, pp. 1058-1064, 24 de julio de 1845.

52 *Ibidem, Third Series*, vol. XCVI, p. 1125, 22 de febrero de 1848.

53 *Ibidem, Third Series*, vol. LVIII, pp. 648, 653, 18 de mayo de 1841.

54 *Ibidem, Third Series*, vol. LXXXVII, pp. 550, 552, 15 de julio de 1845.

55 *Ibidem, Third Series*, vol. XCVIII, pp. 994-996, 24 de marzo de 1848.

56 *Ibidem, Third Series*, vol. L, p. 383, 19 de agosto de 1839.

por completo, hacia la supresión, y preguntaba a los capitalistas si, por pequeñas y mezquinas ventajas pecuniarias, estaban dispuestos a renunciar al alto título y el noble carácter que habían ganado ante todo el mundo. ¿Es que acaso estaban mostrando a la luz todas las contradicciones con el objeto de usarlas como pretextos para nuevas y monstruosas contradicciones, o con el fin de suplantar con un uniforme error, el reconocimiento incongruente de lo que era correcto?[57] En 1850, sin embargo, condenó la política de supresión como anómala y absurda. «No es un mandato de la Providencia que el gobierno de una nación deba corregir la moral de otro».[58]

Resultaba bastante irónico que fuesen los antiguos propietarios negreros de las Antillas quienes ahora sostuviesen la antorcha humanitaria. Aquéllos que, en 1807, profetizaban de forma lúgubre que la abolición del tráfico británico de esclavos «ocasionaría la disminución del comercio, la disminución de las rentas y la disminución de la navegación; y que finalmente iba a minar y aun a eliminar la piedra fundamental de la prosperidad británica»,[59] fueron, después de 1807, los mismos hombres que protestaban contra «un sistema que llevaba al robo de hombres, contra un pueblo pobre e inofensivo».[60] Barham, un antillano, presentó un proyecto de ley de 1815 para hacer susceptible de castigo el empleo de capitales británicos en el tráfico de esclavos extranjeros, y hasta para considerar delictivo el seguro de los buques del tráfico de esclavos.[61] Entre los remedios sugeridos por el interés de las Antillas en 1830, a fin de encarar los crecientes perjuicios para las colonias, figuraba una resolución para «adoptar medidas más decisivas que ninguna de las que hasta ahora se habían empleado con el fin de detener el tráfico de esclavos extranjeros; de cuya supresión efectiva depende, a fin de cuentas, la prosperidad de las colonias de las Antillas».[62] Los enviados de Jamaica, que viajaron a Gran Bretaña en 1832, declararon

57 *Ibidem, Third Series*, vol. LVIII, pp. 167, 169, 10 de mayo de 1841.

58 *Ibidem, Third Series*, vol. CIX, p. 1162, 19 de marzo de 1850.

59 *The Manuscripts of J. B. Fortescue…*, vol. IX, pp. 14-19. Edmund Lyon a Grenville, 16 de enero de 1807.

60 *Hansard*, vol. XXVIII, p. 349. Lord Holland, 27 de junio de 1814.

61 *Ibidem*, vol. XXX, pp. 657-658, 18 de abril de 1815.

62 *Statements, Claculations and Explanations sumitted to the Board Trade…*, p. 84. Carta de Keith Douglas, 30 de octubre de 1830.

que «las colonias se habían reconciliado fácilmente con la abolición de un comercio bárbaro, que la civilización avanzada de la época ya no permitía que existiera; pero han pensado, y aparentemente con razón, que los filántropos no quedarían satisfechos sólo con la extinción del tráfico británico».[63] A partir de 1849 se desarrolló en Jamaica un gran movimiento de masas por la abolición del tráfico de esclavos. Todas las clases, colores, partidos y sectas se unieron en la causa de la justicia para África. Denunciaron el tráfico de esclavos y la esclavitud como «opuestos a la humanidad —causa de los peores males de África—, degradante de todos los que se hallaban implicados en el tráfico, y hostil a los intereses morales y espirituales de los sometidos», y exhortaba a que el odioso término « "esclavo" fuese suprimido del vocabulario del universo». «LA ESCLAVITUD DEBE CAER y, cuando caiga, JAMAICA FLORECERÁ». Inglaterra, declararon categóricamente, había ido a la guerra por causas menos justificables.[64]

Sin embargo, los capitalistas británicos no se impresionaron. En 1857 un editorial del *Times* de Londres declaraba: «Sabemos que para todos los fines mercantiles Inglaterra es un Estado; y que, en efecto, nosotros somos socios del colono del Sur; poseemos una nota de venta sobre sus mercancías y bienes muebles, su vida y sus posesiones no productivas y tenemos una participación leonina en los beneficios de la esclavitud [...] Festejamos a la señora Stowe,[65] lloramos al leer su libro, y deseamos un presidente anti-esclavista [..], pero mientras tanto nos vestimos no sólo nosotros, sino el resto del mundo, con el propio algodón recolectado y lavado por el *Tío Tom* y sus compañeros de sufrimientos. Es nuestro comercio. Es la gran materia prima de la industria británica. Somos los agentes de Mr. "Legree" para la manufactura y la venta de sus cultivos de algodón».[66] El capitalismo británico había destruido la esclavitud de las Antillas, pero continuaba prosperando gracias a la esclavitud brasileña, cubana y americana. En cualquier caso, el monopolio de las Antillas había desaparecido para siempre. En la Guerra Civil, el gobierno británico estuvo cerca de reconocer a

63 C. O. 137/186. «Memorial of Jamaica deputies», 29 de noviembre de 1832.

64 D. Turnbull, *The Jamaica Movement, for promoting the enforcement of the Slave-Trade Treaties, and the Supression of the Slave Trade*, Londres, 1850, pp. 65, 94-95, 99, 120, 201, 149, 267.

65 Harriet Beecher Stowe, autora de *La cabaña del Tío Tom*, novela publicada en 1852. [N. del E.]

66 *Times*, 30 de enero de 1857.

la Confederación. Por una suprema ironía, al indiano Gladstone le estaba reservado recordar a un auditorio en Newcastle que la Guerra Civil Norteamericana se había «convertido quizás en la más inútil de todas las guerras civiles que jamás se libraron», y que «no hay duda que Jefferson, Davis y otros jefes del Sur han formado un ejército; están formando, según parece, una armada; y han formado, lo que es más que ninguna de esas dos cosas, una nación».[67]

67 Guedalla, *op. cit.*, pp. 64-66.

Un esclavo africano en un barracón, 1880



11. Los «santos» y la esclavitud

Este estudio ha relegado deliberadamente la inhumanidad del sistema esclavista y el humanitarismo que destruyó ese sistema. Sin embargo, descuidar esta dimensión completamente sería un grave error histórico e implicaría ignorar uno de los más grandes movimientos de comunicación de todos los tiempos. Los humanitarios fueron la punta de lanza del ataque que destruyó el sistema de las Antillas y que liberó a los negros. Su importancia ha sido, no obstante, muy mal comprendida, groseramente exagerada por hombres que sacrificaron la erudición al sentimentalismo y que, como los escolásticos de la Antigüedad, colocaron la fe antes de la razón y las evidencias. El profesor Coupland, en una entrevista imaginaria con Wilberforce, le pregunta: «¿Cuál pensáis vos, señor, que sea el significado primordial de vuestra obra, donde se muestra la abolición del sistema esclavista?» La respuesta inmediata es: «Fue obra de Dios. Significó el triunfo de su voluntad sobre el egoísmo humano. Nos enseña que no existen obstáculos por interés o prejuicio que no puedan vencer la fe y la oración».[1]

La falta de entendimiento surge, en parte, del deliberado intento, por parte de los contemporáneos, de presentar una visión desfigurada del movimiento abolicionista. Cuando el tráfico de esclavos fue abolido en 1807, el proyecto de ley incluía una frase acerca de que el tráfico era «contrario a los principios de justicia, humanidad y sana política». Lord Hawkesbury objetó: en su opinión, las palabras «justicia y humanidad» reflejaban a los tratantes de esclavos. Propuso así una enmienda que

[1] R. Couplan, *The Empire in These Days*, Londres. 1935. El profesor Couplan entiende la historia del movimiento abolicionista tan poco como su héroe. «Tal y como está la abolición popular en estos momentos», escribió Wildeforce en 1807. «Dios puede cambiar los corazones de los hombres». Wilberforce, *Life of Wilberforce*, vol. III, p. 295, 11 de febrero de 1807.

excluía esas palabras. Al hacerlo, limitó la necesidad de la abolición a la conveniencia. El Lord Canciller protestó. La enmienda suprimiría la única base sobre la que podría pedirse que las demás potencias cooperaran en la abolición. El Conde de Lauderdale declaró que las palabras omitidas eran esenciales al proyecto. La omisión prestaría visos de realidad a la sospecha, en Francia, de que la abolición británica venía dictada por el motivo egoísta de que sus colonias estaban bien provistas de negros. «¿Cómo, si se supone que no hacemos ningún sacrificio, podemos obtener el menor resultado y pedir a las potencias extranjeras que cooperen en la abolición?». Los Lores votaron por la versión original.[2]

El humanitarismo británico estaba constituido por un brillante grupo. Clarkson personifica lo mejor del humanitarismo de la época. Todavía hoy podemos apreciar sus sentimientos cuando, al meditar sobre el tema de su premiado ensayo, cayó en la cuenta por vez primera de la enorme injusticia de la esclavitud. Clarkson era un trabajador infatigable, entregado a interminables y peligrosas investigaciones sobre las condiciones y consecuencias del tráfico de esclavos, un prolífico panfletista, cuya historia del movimiento abolicionista es todavía un clásico. Sus esfuerzos en la causa de la justicia de África fueron realizados a costa de muchas molestias personales, y le impusieron una severa tensión sobre sus escasos recursos. En 1793 escribió una carta a Josiah Wedgwood, que contiene algunos de los más certeros sentimientos que motivaron a los humanitarios. Necesitaba dinero y quiso vender dos de sus acciones en la Compañía Sierra Leona, fundada en 1791 para promover el comercio con África. «Pero», señaló, «no permitiría que nadie fuera comprador, a menos que sintiera mayor satisfacción por el buen resultado para África que por los beneficios comerciales para sí; y no porque esto último no fuese de esperar, sino porque en caso de un fiasco, yo desearía que su mente se tranquilizara ante la seguridad de que él había contribuido a brindar luz y felicidad a un país, en el que las mentes eran mantenidas en las tinieblas y el cuerpo era sólo nutrido

2 *Hansard*, vol. VIII, pp. 679-682, 6 de febrero de 1807.

para las cadenas europeas».[3] Demasiado impetuoso y entusiasta para algunos de sus colegas,[4] Clarkson fue uno de esos amigos de los que la raza negra ha tenido desgraciadamente demasiado pocos.

Estaban después James Stephen, padre, y James Stephen, hijo. El padre había sido abogado en las Antillas y conocía la situación de primera mano. El hijo llegó a ser el primer subsecretario permanente de importancia en el Departamento Colonial, el «Súper-Secretario Stephen» y el «Mr. Madre Patria» de bromas poco amistosas. Gracias a esta capacidad, sostuvo una cuidadosa inspección de sus indefensos constituyentes, los esclavos negros. Constantemente estimuló a Wilberforce para que hiciera mayores esfuerzos y más públicos en lugar de practicar la política de memoriales y entrevistas con ministros. La única cosa que podía detener los delitos coloniales era «darlos a conocer al público inglés, y armarnos nosotros mismos con la indignación pública».[5] Stephen no se impresionaba con los argumentos del colono. «La pérdida de una mansión o de un equipaje, por penosa que sea, apenas puede compararse con la exclusión dilatada de esas comunes ventajas de la vida humana, circunstancia bajo la cual, según los hechos admitidos en el caso, se ha probado que los esclavos están trabajando[6][…]. El fin último de la sociedad humana —la seguridad de la vida, la propiedad y la reputación— debe ser preferido a sus fines subordinados —el goce de licencias particulares».[7] Era un fideicomiso en su forma más noble y en el lenguaje más fino. Stephen bosquejó el Proyecto de Ley de la Emancipación, que incluía algunas concesiones a los colonos que no le agradaban. Donde los demás tomaban asiento y se congratulaban recíprocamente, el subsecretario permanente continuaba observando la legislación colonial con recelo y desconfianza. «Los privilegios populares en manos de los amos de un gran cuerpo de esclavos», escribió en 1841, «fueron los peores instrumentos de

---

3 K. Farrer (ed.), *The Correspondence of Josiah Wedgwood*, Londres, 1906, vol. I, pp. 215-216, 17 de junio de 1793.

4 Véase «Proceedings of the Committee for Abolition of the Slave Trade», Add. MSS. 21254, ff. 12-12 (v). Samuel Hoare a Clarkson, 25 de julio de 1787: «Espero que el entusiasmo y la vivacidad con la que ha asumido la causa, se acompañe del carácter y la moderación, que pueden garantizar por sí solas su éxito».

5 Wilberforce, *Life of Wilberforce*, vol. IV, pp. 240-241. Escrito en 1811.

6 Bell y Morrell, *op. cit.*, p. 376. «Memorandum of Stephen», 15 de septiembre de 1842.

7 C. O. 295/93. Stephen a Howick, 25 de agosto de 1832.

tiranía que jamás hayan sido forjados para la opresión de la humanidad».[8] En aquellos días y bajo este administrador, el gobierno de la *Crown Colony* supuso un notable paso en la protección de los pueblos más débiles.

Uno de los abolicionistas más tempranos, más capaces y más diligentes, fue James Ramsay, quien, como párroco en las Antillas, tenía una experiencia de veinte años de esclavitud. «La única manera», escribió a Wilberforce en 1787, «en que puedo ser útil en esta tarea, es como un explorador que elimina obstáculos; usadme de este modo y seré feliz».[9] Sabía por experiencia de la elevada mortalidad que ocasionada el tráfico de esclavos entre los marineros blancos; podía hablar de primera mano de la elevada mortalidad que el excesivo trabajo en las plantaciones producía entre los esclavos .[10] Los colonos lo fustigaron con una dureza que reservaban sólo para él. «Ramsay ha muerto», se jactó uno de ellos, «yo lo maté».

Al lado de estos hombres, Wilberforce, con su cara afeminada, parece de menor estatura. Hay cierta afectación en este hombre, en su vida, en su religión. Como jefe era incapaz, partidario de la moderación, del compromiso y la postergación. Desaprobaba las medidas extremas y temía a la agitación popular. Se apoyaba, para su éxito, en el patronazgo aristocrático, la diplomacia parlamentaria y la influencia privada sobre los funcionarios oficiales.[11] Era un político de corrillos, y solía decirse que su voto se podía prever, ya que seguramente sería contrario a lo que decía.[12] «Generalmente», dijo Tierney, «su fraseología es adecuada para adaptarse a cualquier partido; y si, en ocasiones, pierde el equilibrio de su argumento y se inclina un poco hacia un lado, pronto se recupera y se desvía en dirección opuesta, lo suficiente como para establecer una justa división de su discurso entre ambos aspectos de la cuestión».[13] Pero era un orador persuasivo y elocuente, y poseía una voz melodiosa que le ganó el apodo de «el ruiseñor de la Cámara». Por encima de todo, tenía la reputación de poseer un espíritu

---

8 Bell y Morrell, *op. cit.*, p. 420. «Minute of Stephen», 15 de septiembre de 1841.

9 Ramsay, MS. vol., f. 28, 27 de diciembre de 1787.

10 Klingberg, *op. cit.*, pp. 60-61. Las pruebas de Ramsay ante el Consejo Privado, en 1788, bien merecen ser leídas.

11 Sir G. Stephen, *Anti-Slavery Recollections*, Londres, 1854, p. 77; Richard, *op. cit.*, p. 78. En realidad, Stephen y Richard estaban discutiendo sobre la African Institution y la Anti-Slavery Society.

12 Stephen, *op. cit.*, p. 79.

13 Couplan, *Wilberforce*, p. 417.

ultramundano, y es un hecho que su reputación de santidad y su desinterés en la causa fueron poderosos factores para que Pitt insistiera en que se le encomendase la dirección de la cruzada parlamentaria.

Estos eran los hombres a quienes los colonos llamaban iluminados y fanáticos, comparándolos con hienas y tigres.[14] Con la ayuda de otros, como Macaulay, Wesley, Thornton y Brougham, lograron despertar los sentimientos anti-esclavistas en Inglaterra casi hasta un nivel de religiosidad. Estos reformistas religiosos, que hicieron de Clapham algo más que un empalme ferroviario, fueron, no sin justeza, apodados «los Santos». La misma emocionalidad que un fenómeno como éste despierta requiere de la mayor cautela por parte del estudioso de las ciencias sociales. Pues si, como muchos sostuvieron, la esclavitud pertenece al dominio de la teología, el monopolio, con toda seguridad, no.

Los abolicionistas no eran radicales. En su actitud hacia los problemas de su país, fueron reaccionarios. Los metodistas ofrecían al trabajador inglés, Biblias en lugar de pan y los capitalistas partidarios de Wesley mostraban abiertamente su desprecio por la clase trabajadora. Wilberforce sabía todo lo que pasaba en la bodega de un barco de esclavos, pero ignoraba lo que sucedía en el fondo de las galerías de las minas. Apoyó la Ley de Granos, fue miembro de la comisión secreta que investigó y reprimió el descontento de la clase trabajadora en 1817, se opuso a las asociaciones anti-esclavistas femeninas, y consideró el Primer Proyecto de Reforma como demasiado radical.[15]

El error inicial en el que muchos han caído es creer que los abolicionistas no ocultaron, desde un principio, su intención de trabajar por la completa emancipación. Los abolicionistas eludieron y negaron repetidamente y durante largo tiempo cualquier idea de emancipación.

---

14 *Hansard, New Series*, vol. XI, p. 1413. Wilberforce, 15 de junio de 1824.

15 Couplan, *op. cit.*, pp. 406-408, 411-417. Sobre su oposición a las asociaciones antiesclavistas de mujeres, véase Wilberforce, *Life of Wilberforce*, vol. V, pp. 264-265. Wilberforce a Babington, 31 de enero de 1826. Sobre su opinión de la First Reform Bill, véase Wilberforce, *Correspondence of Wilberforce*, vol. II, p. 265. Wilberforce a su hijo Samuel, 4 de marzo de 1831. [La *First Reform Bill* fue una ley de 1832, también llamada *The Representation of the People Act*, que amplió la base electoral de Inglaterra y Gales a uno de cada seis hombres y concedió escaños a las grandes ciudades industriales, con la oposición de la Cámara de los Lores y el partido de Pitt. Su aprobación fue posible gracias a fuertes movilizaciones populares. N. del E.]

Su interés se dirigía solamente al tráfico de esclavos, cuya abolición, pensaban, conduciría a la libertad sin intervención legislativa. En tres ocasiones, el Comité de Abolición negó explícitamente cualquier intención de emancipar a los esclavos.[16] En 1807, Wilberforce negó públicamente tales intenciones.[17] El Obispo de Rochester aseguró que los abolicionistas no actuaban según nociones visionarias de igualdad a partir de los imprescriptibles derechos de los hombres; estos hombres mantuvieron enérgicamente las gradaciones de la sociedad civil.[18] En 1815 la Institución Africana manifestó claramente que buscaba la emancipación de los propietarios de esclavos.[19]

No fue sino hasta 1823 que la emancipación se convirtió en el propósito declarado de los abolicionistas. La razón principal fue la persecución de los misioneros en las colonias —la muerte de Smith en Guayana, la expulsión de Shrewsbury en Barbados, la persecución de Knibb en Jamaica. Aún entonces, la emancipación debía ser gradual. «Nada brusco», advertía Buxton, «nada rápido, nada abrupto, nada que lleve el menor sello de violencia». Sobre todo, *pas de zèle*. La esclavitud no debía ser abolida. «Ésta se desplomará; declinará; expirará; como si fuera una candela, se irá consumiendo hasta desaparecer [...] Dejaremos que se debilite suavemente —lentamente, silenciosamente, casi imperceptiblemente, hasta que muera y sea olvidada».[20] Como en los Estados Unidos, la esclavitud tenía que ir marchitándose. Tampoco en Inglaterra ocurrió así, si bien los antillanos eran demasiado débiles y escasos para librar una guerra civil.

Ésta era la situación en 1830, cuando la Revolución de Julio estalló en Francia avivando las llamas de la reforma parlamentaria en Inglaterra. Los abolicionistas estaban todavía en la política de pasillos, contemporizando, enviando memoriales y delegaciones a los ministros, mientras la esclavitud colonial y el monopolio colonial seguían intactos. «Era

---

16 «Procededings of the Committee for Abolition of the Slave Trade», Add. MSS. 21255, f. 50 (v); 12 de agosto de 1788; Add. MSS. 21256, ff. 40 (v), 96 (v); 31 de enero de 1792, 29 de marzo de 1797.

17 *Hansard*, vol. IX, pp. 143-144, 17 de marzo de 1807.

18 *Parl. Hist.*, vol. XXXIII, p. 1119, 5 de julio de 1799.

19 *Hansard, New Series*, vol. XIX, p. 1469. Citado por Lord Seaford, 23 de junio de 1828.

20 *Ibidem, New Series*, vol. IX, pp. 265-266, 15 de mayo de 1823.

necesario, entonces, que otra categoría de hombres, de naturaleza más audaz y robusta, aunque algo menos refinada, aparecieran para hacerse cargo de la tarea, no tanto para reemplazar como para completar los esfuerzos de sus más cautelosos y vacilantes colegas».[21] Los conservadores y los radicales se enfrentaron en una gran asamblea anti-esclavista en mayo de 1830. Buxton había propuesto las resoluciones habituales, «admirablemente expuestas; admirablemente indignadas, pero admirablemente prudentes». Pownall se irguió para proponer su enmienda: inmediata abolición. El efecto sobre los delegados fue electrizante: Buxton imploraba, Broughain intervenía, Wilberforce imponía silencio con la mano, pero la enmienda fue eventualmente aprobada y «apoyada con una explosión de triunfante alborozo».[22] La nueva política fue admirablemente expresada por uno de los amigos de Sturge: «El pecado estará junto a nuestra puerta si no agitamos, agitamos y agitamos [...] El pueblo debe emancipar a los esclavos, porque el gobierno nunca lo hará». [23]

En lo que concernía a los jefes abolicionistas, su actitud hacia la esclavitud de las Antillas debe considerarse, sin embargo, en relación con la esclavitud en otras partes del mundo. Su condena de la esclavitud se aplicaba solamente a los negros y sólo a los negros de las Antillas Británicas. Primero, la India.

En su campaña contra los colonos de las Antillas, los abolicionistas inauguraron lo que Cochin denominó «una especie de cruzada piadosa y pueril».[24] Los abolicionistas apremiaban a sus simpatizantes para que boicoteasen los productos cultivados por esclavos en favor de los productos cultivados por trabajadores libres de la India. Esta cruzada fue propuesta en 1795 por el Comité de Abolición[25] además de por muchos panfletistas. En 1792, William Fox informó al pueblo británico que en cada libra de azúcar se consumían dos onzas de carne humana.[26] Por medio de un

21 Richard, *op. cit.*, p. 79.

22 Stephen, *op. cit.*, p. 120-122.

23 Richard, *op. cit.*, p. 101-102, 28 de marzo de 1833.

24 A. Cochin, *L'abolition de L'Esclavage*, París, 1861. «Introduction», pp. XIV-XV.

25 «Procededings of the Committee for Abolition of the Slave Trade», Add. MSS. 21256, f. 95, 25 de junio de 1795.

26 W. Fox, *Address to the People of Great Britain on the Propierty of Abstaining from West India Sugar and Rum*, Londres, 1791, *passim*.

elaborado cómputo matemático, se estimó que si una familia que usaba cinco libras de azúcar por semana se abstuviese del consumo durante veintiún meses, un negro se vería exento del cautiverio y del asesinato.[27] El consumidor de azúcar era realmente «el primer motor, *la gran causa de toda la horrible injusticia*».[28] Reemplazando el azúcar de las Antillas por el de la India, según se informó a la Asociación Anti-Esclavista Africana de las Damas de Peckham, se minaba el sistema de la esclavitud, de la manera más segura, fácil y efectiva.[29] Un impreso abolicionista se puso en circulación con el nombre de «Quejas del Esclavo Negro a los Amigos de la Humanidad». El negro imploraba: «Y ahora, señor, debéis ser el *amigo de la libertad*, buen hombre, tened piedad del pobre negro, te ruego compres el azúcar de Oriente, no el azúcar de los esclavos, el libre, y entonces mi señor dirá: no debemos vender el azúcar de los esclavos, los esclavos no deben ser esclavos, deben ser libres, y nosotros les pagaremos sus jornales y entonces trabajarán de buena gana y harán más trabajos y nosotros venderemos más azúcar y obtendremos más dinero. Los hombres del Oriente son sabios, y no tienen esclavos —hacen azúcar hombres libres, libres, libres».[30] No sólo azúcar, sino algodón. Entre las damas se inició un movimiento para alentar el consumo de algodón cultivado por hombres libres,[31] que, según Gumey, «hará más por abolir la esclavitud en América que todos los panfletos abolicionistas».[32] Como lo expresaran los abolicionistas irlandeses, su propósito era «universalizar el uso de los productos tropicales obtenidos por la mano de obra libre».[33]

---

27 R. K. Nuermberger, *The Free Produce Movement, A Quaker Protest against Slavery*, Durham (NC), 1943, pp. 9-10.

28 Anónimo, *Remarkable Extracts and Observations in the Slave Trade with Some Considerations on the Consumption of West India Produce*, Stockton, 1792, p. 9. Puede encontrarse una copia en el Wilberforce Museum, Hull.

29 Naish, *op. cit.*, p. 3.

30 Folio s/f, en el Wilberforce Museum.

31 Anónimo, *The Ladies' Free Grown Cotton Movement*, John Rylands Library, s/f.

32 Gurney a Scoble, 5 de diciembre de 1840, en el Wilberforce Museum. La referencia sería la D. B. 883, que debe ser tomada con cierta reserva, ya que los distintos documentos no estaban bien organizados.

33 «The Principles, Plans, and Objects of *The Hoberninan Negro's Friend Society*, contrasted with those of the previously existing Anti-Slavery Societies, being a circular, in the form of letter to Thomas Pringle, Esq., Secretary of the London Anti-Slavery Society», Jonh Rylands Library, p. 3, 8 de junio de 1831.

Pero los hombres sabios de Oriente no eran más impecables que los pecadores colonos de Occidente. El acta que emancipaba a los esclavos en las Antillas Británicas fue aprobada en su tercera lectura el 7 de agosto de 1833. Cuarenta y ocho horas antes, se presentó una Carta de la Compañía de la India Oriental para su renovación en la Cámara de los Lores. El proyecto incluía una cláusula que declaraba que la esclavitud «debía ser abolida» en la India. Lord Ellenborough expresó su asombro ante el hecho de que semejante proposición pudiera habérsele ocurrido a un hombre de Estado. Lord Auckland defendió el proyecto: «Ha sido compuesto con la mayor cautela [...] para que pueda conciliarse con la destrucción de un sistema odioso; así como con el mayor cuidado para no entrometerse con las costumbres autóctonas de los nativos». El Duque de Wellington reprochó a Sus Señorías por tratar la cuestión con ligereza, siendo que valoraban el mantenimiento de la India Británica. Era una innovación violenta, completamente innecesaria, que produciría el mayor descontento, si no la insurrección absoluta.[34]

En el Parlamento, el gobierno hizo más tarde algunas declaraciones, en el sentido de que la Compañía de la India Oriental estaba preparando nueva legislación con el propósito de «mejorar» la esclavitud y que dicha legislación sería presentada al Parlamento. Pero la prometida legislación no se presentó. «El gobierno de la India estaba tomando tales medidas para mejorar la condición de la esclavitud para que, en un tiempo no muy largo, pudieran conducir a su total extinción».[35] Esto sucedía en 1837. Hacia 1841 no se había presentado ninguna de norma o reglamento para la mitigación de la esclavitud.[36] Cuando se debatió la cuestión de la igualación de los impuestos al ron de la India Oriental y se alegó que el ron de la India era un producto esclavista, el primer ministro Peel replicó que «postergar la igualación [...] hasta que se hubiera establecido verdaderamente esa abolición, sería diferir su ejecución por un periodo más prolongado de lo que desearían aun los más ardientes abogados de los antillanos».[37] En defensa de los súbditos de la India Oriental, en 1842 se alegó que habían prohibido la venta de los niños como

34 *Hansard, Third Series,* vol. XX, pp. 315, 323, 324, 5 de agosto de 1833; *ibidem*, p. 446, 9 de agosto de 1833.

35 *Ibidem, Third Series,* vol. XXXVIII, p. 1853. Hobhouse, 10 de julio de 1837.

36 *Ibidem, Third Series,* vol. LVI, p. 218. O'Connell, 2 de febrero de 1841.

37 *Ibidem,* p. 619, 12 de febrero de 1841.

esclavos en periodos de escasez.[38] Diez años después de la «gran expiación» de Gran Bretaña, el Conde de Auckland no negaba que «todavía pudiera existir alguna condición de servidumbre, más o menos penosa»;[39] y Peel consideró que medidas como las que se habían adoptado «parecían bien calculadas para detener el progreso de la esclavitud, y terminar con los abusos, y que cuando se ejecuten en todas las regiones de la India bajo nuestro control o sobre las que podamos influir, contribuirían mucho a eliminar la esclavitud».[40]

Éste era el producto tropical que los abolicionistas recomendaban a las gentes de Inglaterra. Clarkson les pedía que «demostraran su aborrecimiento por el sistema de los colonos, abandonando el uso de sus productos»,[41] y en fecha tan avanzada como 1840 se dirigía todavía a la Compañía de la India Oriental para que extirpase la esclavitud «por medios que son perfectamente *morales y pacíficos* [...], o sea, por el *cultivo de la tierra* y por el *empleo de mano de obra libre.*»[42]

Los abolicionistas no procedían así por ignorancia. Como apologeta de la Compañía de India Oriental, Zacarias Macaulay alegó que «habían obtenido el dominio sobre regiones que habían estado previamente bajo el gobierno hindú y mongol. No se les podía culpar, entonces, si al tomar posesión de esas regiones, se hallaban con que se actuaba según principios con los que, por más adversos que fueran a sus sentimientos, sería peligroso entrometerse sin las debidas precauciones».[43] En 1837, Buxton expresó el temor de que el azúcar produciría en Oriente un sistema de esclavitud tan vergonzoso como el que había producido en Occidente. El vocero del gobierno le aseguró que no. Buxton «quedó muy complacido [...] por esa seguridad».[44] En 1843 Brougham todavía esperaba con vehemente ilusión que se produjera la abolición de la esclavitud en la India, «un hecho que había de cumplirse no tanto por

38 *Ibidem, Third Series,* vol. LXV, p. 1075. Baring, 5 de agosto de 1842.

39 *Ibidem, Third Series,* vol. LXX, p. 1294, 21 de julio de 1843.

40 *Ibidem, Third Series,* vol. LXVIII, p. 753, 10 de abril de 1843.

41 Eng. MS. 741. Clarkson a L. Townsend, agosto de 1825.

42 Clarkson Papers, British Museum, Add. MSS. 41267 A, ff. 178-179.

43 *Debates… on the East India Sugar Trade*, p. 35.

44 *Hansard, Third Series*, vol. XXXVIII, p. 1853-1854, 10 de julio de 1837.

medio de la legislación, o la violencia hacia la propiedad», como alentando a los nativos propietarios de esclavos para que declararan libres a sus criaturas, después de cierta fecha.[45]

Algunos integrantes de la Secta de Clapham tenían intereses en la India Oriental y «quizás su aborrecimiento hacia la esclavitud de las Antillas se hacía más agudo por la sensación de la injusta diferencia de los impuestos azucareros en favor de las Antillas y en contra de las prósperas plantaciones azucareras de la India».[46] Los Thorntons poseían propiedades en la India Oriental;[47] un miembro de la familia participó en el debate celebrado en la Cámara de la India Oriental en 1793 sobre el tráfico azucarero, y negó la existencia de cualquier acuerdo en favor del monopolio de las Antillas.[48] Zacarias Macaulay poseía acciones en la Compañía de la India Oriental, y era uno de los nueve signatarios que convocaron la asamblea del Consejo de Propietarios de 1823 para discutir la cuestión del azúcar.[49] En un importante panfleto, de ese mismo año, declaraba que los súbditos de las Antillas «no tienen más derecho a reclamar la continuación de un impuesto proteccionista sobre el azúcar, con el consiguiente y manifiesto daño para la India y Gran Bretaña, del que tenían antes para reclamar la continuación del tráfico de esclavos, con el manifiesto y consiguiente daño para África».[50] El discurso de Macaulay, en el debate de la Cámara de la India Oriental sobre el tráfico azucarero de 1823, fue tal diatriba contra la esclavitud que un orador posterior tuvo que recordarle que «aun cuando el tráfico de esclavos fuese diez veces peor de lo que había afirmado, no se habían reunido para considerar esa cuestión».[51]

---

45 *Ibidem, Third Series*, vol. LXX, p. 1294, 21 de julio de 1843.

46 Bell y Morrell, *op. cit.*, «Introduction», p. xxx.

47 La East India Company Subscription Journals [recibió] 800.000 libras de stock adicional, julio de 1786; East India Company Stocks Ledgers, 1783-1791, 1791-1796. Estos documentos se encuentran en el Bank of England Record Office, Roehampton, Londres. Henry Thornton contribuyó con 500 libras y John Thornton con 3.000 libras a la cantidad existente en 1786. A su muerte, John legó 2.000 libras a cada uno de los otros, lo que dejaba a Henry con 3.000 libras, a Robert con 4.000 y a Samuel con 3.000.

48 *Debates on the expendiency of cultivating sugar in the territories of the East India Company*, East India House, 1793.

49 *Debates… on the East India Sugar Trade*, p. 5. Sólo Ragatz en *The Fall of the Planters Class* menciona este importante hecho.

50 Macaulay, *op. cit.*, p. 29.

51 *Debates… on the East India Sugar Trade*, p. 36. Hume.

Más importante que Thornton o Macaulay fue James F. Cropper. Abolicionista prominente, Cropper fue el mayor importador del azúcar de la India Oriental en Liverpool, y fue el fundador y director de la independiente Casa de la India Oriental Cropper, Benson y compañía de Liverpool, con un tráfico valorado en mil libras diarias.[52] Cropper sabía que sus intereses privados hacían que sus motivos parecieran sospechosos.[53] Los colonos de las Antillas recordaban que, en una ocasión Cropper había importado algodón cultivado por esclavos de Estados Unidos.[54] La explicación de Cropper es la siguiente: «Vi a ese horrible monstruo, la esclavitud, como si estuviera debatiéndose en las agonías de la muerte, buscando el apoyo que es lo único que podría prolongar su existencia [...] Yo no podía permitir que el temor de los reproches, por interesado, triunfara sobre los supremos sentimientos de humanidad y deber. No me atrevía a enfrentarme a los reproches de mi propia conciencia».[55] Dentro de sus convicciones anti-esclavistas, se negó a renunciar a las consideraciones comerciales. La esclavitud, escribió, «puede ser lucrativa solamente en *tierras fértiles*, y entre *poblaciones pequeñas*, como en los nuevos Estados de América, donde con el trabajo de dos días se puede comprar un acre de tierra».[56] Cuando discutió acerca de la abolición de la esclavitud en Europa, los Estados del Norte de la Unión y ciertas partes de América del Sur, llegó a la conclusión de que el hecho de que la emancipación no había sido extensiva donde la mano de obra de esclavos resultaba provechosa, demostraba que «los esfuerzos de los hombres benévolos tuvieron más éxito cuando cooperaban con

52 *Correspondence between… Gladstone… and Crooper…*, p. 15; F. A. Conybeare, *Dingle Bank, the home of the Croppers*, Cambridge, 1925, p. 7. Ragatz, *The Fall of the Planters Class…*, p. 364.

53 J. Cropper, *Letters to William Wilberforce, MP, recommending the encouragement of the cultivation of sugar in our dominios in the East Indies, as the natural and certain means of effecting the total and general abolition of the Slave Trade*, Liverpool, 1822. «Introduction», p. VII.

54 *Correspondence between… Gladstone… and Crooper…*, p. 16. Cropper contesta que esa conexión ya había desaparecido, a lo que Glandstone replica: «Sería una curiosa coincidencia encontrar que esa desconexión coincide en el tiempo con su conversión en una figura pública contra la esclavitud: y en cualquier caso, ¿no es bastante sorprendente que no escribiera nada hasta que cerró su empresa de algodón esclavo?». *Ibidem*, p. 37.

55 *Correspondence between… Gladstone… and Crooper…*, p. 55.

56 J. Cropper, «Slave Labour and Free Labour», *The substance of Mr. Cropper´s address on Wednesday Novermber 22 (1825) at the respectable meeting at the King´s Head, Derby*, Derby, Jonh Rylands Library, 1825, p. 3.

causas naturales».[57] Cuando escribía, líricamente, sobre la habilidad y la aplicación industrial británica, «no maniatada por las dádivas, no ayudada por monopolios inútiles, prosperando con libertad ilimitada»,[58] pensaba menos en la esclavitud de las Antillas que en el monopolio de las Antillas. ¿Por qué Gran Bretaña no habría de abastecer al continente con azúcar refinado lo mismo que con algodón manufacturado?[59] Pero cuando los colonos de las Antillas le preguntaron categóricamente si tenía la intención de introducir azúcar brasileño en las mismas condiciones que el azúcar de la India, replicó que todo el azúcar sería admitido con impuestos uniformes, con la condición de que Brasil y Cuba estuviesen de acuerdo en abolir el tráfico de esclavos.[60] ¿Qué había sucedido entonces con sus «causas naturales»? Su doble posición de humanitarista y economista lo obligaba a ser inconsistente. En su casa, un juego de mesa especial representaba a un negro encadenado, y en 1837 compró 12.000 pequeñas botellas que llenó con muestras de azúcar y café cultivados por mano de obra libre y las distribuyó entre simpatizantes y miembros del Parlamento.[61] Pero el apoyo del «benévolo ciudadano» de Liverpool[62] hizo un incalculable daño a la causa del humanitarismo.

Thomas Whitmore, líder de la India Oriental en el Parlamento y vicepresidente de la Sociedad Anti-Esclavista, se presentó en una ocasión como candidato para la sucesión de la dirección en el partido Anti-Esclavista.[63] El diario de Wilberforce con fecha 22 de mayo de 1823, día en que Whitmore presentó su moción sobre los impuestos azucareros, dice: «Nadie se interesa por la cuestión excepto los de la India Oriental y algunos de nosotros, los anti-esclavistas; los antillanos y el gobierno

57 J. Cropper, *A Letter addressed to tthe Liverpool Society for promoting the abolition of Slavery, on the injurious effects of high prices of produce, and the beneficial effects of low prices, on the condition of slaves*, Liverpool, 1823, p. 9.

58 *Ibidem*, p. 22.

59 J. Cropper, *Relief for West Indian distress, shewing the inefficiency of protecting duties on East India sugar, and pointing out other modes of certain relief*, Londres, 1823, p. 9.

60 *Ibidem*, p. 30.

61 Conyhbare, *op. cit.*, pp. 25, 56-57.

62 *The Liverpool Mercury and Lancashire General Advertiser*, 7 de julio de 1833.

63 Couplan, *The British Anti-Slavery Movement*, p. 124; Mathieson, *British Slavery and Its Abolition*, p. 125.

están contra nosotros».[64] Los dos voceros del sector de la India Oriental eran Whitmore y Buxton.[65] De todos los abolicionistas, sólo uno, Brougham, se oponía a la igualación de los impuestos, sobre la base de que esto arruinaría rápidamente a todo el archipiélago de las Antillas.[66]

Este vínculo entre los súbditos de la India Oriental y ciertos abolicionistas no ha sido todavía debidamente apreciado. Coupland no acierta, evidentemente, en el modo en que encara la cuestión en su conjunto, tal y como puede verse en su preocupación sobre la «sinceridad» de ambos grupos.[67] Klingberg habla de «cooperación».[68] Burn está convencido de que los ataques al desinterés de Cropper eran infundados.[69] La explicación de Ragatz es la más satisfactoria de todas: «El de Cropper era uno de esos casos excepcionales en los que la conducta no aparece primordialmente influida por el propio interés, aunque, accidentalmente, ambas cosas puedan coincidir».[70] El verdadero significado, sin embargo, del apoyo prestado por los abolicionistas a la India Oriental, y más tarde al azúcar brasileño, es que los elementos implicados no eran sólo la inhumanidad de la esclavitud de las Antillas, sino la inutilidad del monopolio de las Antillas.

Después de la India: Brasil y Cuba. Por ningún esfuerzo de la imaginación, podría un humanitario justificar cualquier propósito calculado a fin de asegurar de un modo todavía más fuerte las cadenas de la esclavitud sobre los negros del Brasil y Cuba. Eso era precisamente lo que significaba el libre comercio del azúcar. Después de 1807 se prohibió el tráfico de esclavos a los colonos de las Antillas Británicas, y después de 1833, la mano de obra de esclavos. En la medida en que los abolicionistas habían recomendado el azúcar de la India, basándose equivocadamente en el principio humanitario de que era producido por hombres libres, era su deber, para con sus mismos principios y su religión, boicotear el azúcar, producido por esclavos, de Brasil y Cuba. De que no lo hicieran, no

64 Wilberforce, *Life of Wilberforce*, vol. V, p. 180.

65 *Hansard, New Series,* vol. IX, p. 467, 22 de mayo de 1823.

66 *Ibidem, New Series,* vol. VII, p. 698, 17 de mayo de 1822.

67 Coupland, *op. cit.*, p. 124.

68 Klingberg, *op. cit.*, p. 203.

69 Burn, *op. cit.*, p. 88.

70 Ragatz, *op. cit.*, p. 436.

debe inferirse que cometían un error, pero es innegable que el hecho de no haber adoptado ese método destruyó completamente el argumento humanitario. Los abolicionistas, con posterioridad a 1833, continuaron oponiéndose a los colonos de las Antillas que ahora empleaban mano de obra libre. Donde, antes de 1833, habían boicoteado al negrero británico, después de 1833 abrazaron la causa del negrero brasileño.

Al principio, los abolicionistas no limitaron su atención al tráfico de esclavos británico. Soñaban, nada menos, que con la abolición total y universal del tráfico de esclavos. Aprovecharon el retorno de la paz en 1815 y las conferencias internacionales, entonces en boga, para difundir sus ideas. Enviaron verdaderos «fardos de patrañas» al Parlamento;[71] en treinta y cuatro días, durante 1814, presentaron 772 peticiones con un millón de firmas.[72] Denunciaron la declaración impresa del Congreso de Viena contra el tráfico de esclavos, donde vencieron al plenipotenciario británico, Wellington, e incluso se prepararon para ir a la guerra por la abolición.[73] Ganaron el apoyo del Zar de Rusia.[74] Enviaron un observador especial, Clarkson, al Congreso de Aix-la-Chapelle. Se prepararon para luchar otra vez con Francia para impedir la reconquista francesa de Santo Domingo,[75] y no quisieron reconocer la independencia del Brasil, de Portugal, sin una promesa explícita de renunciar al tráfico de esclavos. Obligaron al gobierno británico, por medio de su «amistosa violencia»,[76] a apostar una escuadra en la costa africana, con el fin de suprimir por la fuerza el tráfico de esclavos.

---

71 *Hansard, New Series,* vol. IX, p. 349. Baring, 15 de mayo de 1823.

72 Klingberg, *op. cit.*, p. 146.

73 *Ibidem*, pp. 147-148.

74 Wilberforce reconoció más tarde que «veíamos el carácter religioso del zar Alejando de forma demasiado favorable». A Lady Olivia Sparrow, 31 de mayo de 1814, Wilberforce Museum, D. B. 25 (60). Wilberforce escribió al respecto una fuerte carta al Zar. Wilberforce, *Life of Wilberforce*, vol. V, pp. 136-137. Wilberforce a Macaulay, 20 de noviembre de 1822. Wilberforce consideró la importación de producción brasileña por el Zar, tras su promesa de boicot, como «una traición a mi confianza por la que cualquier hombre en particular debería ser culpable de perder para siempre su palabra de honor». Liverpool Papers, Add. MSS. 38578, ff. 31-32. Wilberforce a Liverpool, 4 de septiembre de 1822.

75 *Correspondence… of Castlereah*, vol. XII, pp. 4-35. «Memorandum of James Stephen», 8 de septiembre de 1818, «en relación a los debates sobre África y las colonias que tuvieron lugar en el congreso de Aix-la-Chapelle».

76 Wilberforce, *Life of Wilberforce*, vol. IV, p. 133.

La presión sobre el gobierno era terrible. El gobierno suplicaba que le dieran tiempo, que tuvieran cuidado. «La moral», dijo Castlereagh, «nunca fue enseñada con éxito por medio de la espada».[77] El gobierno rogó a los humanitaristas «que moderasen sus sentimientos virtuosos, y pusieran su solicitud por África bajo el dominio de la razón».[78] Pero los abolicionistas no le dieron tregua. Como confesara una vez Liverpool a Wilberforce: «Si no estuviera tan ansioso por la abolición del tráfico de esclavos, debería darme cuenta de las dificultades a las que cualquier gobierno es expuesto por el presente estado de esta cuestión en este país».[79] El gobierno estaba considerablemente trabado en sus relaciones exteriores porque se sabía que toda negociación era inútil. Pero nadie se atrevía a declararlo abiertamente. «Nunca tendremos éxito», escribía Wellington a Abordeen, «en abolir el tráfico de esclavos extranjero. Pero debemos tratar de evitar cualquier paso que pueda inducir al pueblo de Inglaterra a creer que nosotros no hacemos todo lo que está a nuestro alcance para desalentarlo y eliminarlo lo antes posible».[80]

En las inolvidables elecciones generales de 1831, en las que los candidatos eran objeto de burla por sus ideas sobre la esclavitud, los abolicionistas arrastraron a las elecciones a negros con cadenas de oro y, donde no pudieron encontrarlos, a deshollinadores. Colocaron letreros en todas las tribunas del reino con imágenes de tamaño natural de colonos blancos azotando a mujeres negras.[81] En sus campañas apelaban a los corazones y a las conciencias de las mujeres británicas y se acercaban incluso a los niños. Leeds publicó una serie anti-esclavista para jovencitos. Se manufacturó un reloj anti-esclavista, de tal modo que las gentes benévolas, mientras gozaban de las comodidades vespertinas de su hogar en Inglaterra, recordaran que los negros trabajaban en las plantaciones bajo el opresivo calor de un sol tropical.[82] Esto sucedía en los años anteriores a 1833. La felicidad ya asomaba en esa aurora.

77 *Hansard,* vol. XXVIII, pp. 279, 284, 27 de junio de 1814.

78 *Ibidem,* p. 393, 28 de junio de 1814.

79 Wilberforce, *Life of Wilberforce*, vol. IV, p. 209, 7 de septiembre de 1814.

80 *Despatches… of Wellington*, vol. V, p. 15, 4 de septiembre de 1828.

81 *Hansard, Third Series,* vol. XCVI, p. 37. Bentinck, 3 de febrero de 1848.

82 Panfletos en la John Rylands Library.

Pero incluso en la aurora, surgían nubes de tormenta. Los abolicionistas boicotearon los productos, cultivados por esclavos, de las Antillas Británicas, manchados con la sangre de los negros. Pero la propia existencia del capitalismo británico dependía del algodón, producido por esclavos de Estados Unidos, igualmente vinculado con la esclavitud y mancillado con sangre. Los antillanos pudieron con toda razón preguntar si «la esclavitud era censurable sólo en regiones a las que no llega el tráfico de sus miembros, y donde carecen de vinculaciones».[83] Las respuestas que obtuvieron fueron curiosas. La persona que recibía mercancías, cultivadas por esclavos, desde América, trataba con el producto de la mano de obra ejecutada por esclavos que no eran sus compatriotas, y no había, en la esclavitud de Estados Unidos, ninguna evidencia de esa destrucción de la vida humana que era uno de los rasgos más terribles del sistema de las Antillas Británicas.[84] Los boicoteadores del azúcar de las Antillas usaban sillas de caoba cubana, escritorios de palo de rosa brasileño y tinteros de ébano cortado por esclavos; pero «no estaría bien ir y hacer preguntas sobre la genealogía de cada mesa o silla». En un país como Inglaterra, la total abstención de los productos esclavistas era imposible, a menos que se deseara ir a los bosques y alimentarse con raíces y frutos.[85] Como afirmaban los abolicionistas de Newcastle, sólo «la compra innecesaria de una pizca de productos esclavistas puede implicar al comprador en el delito del amo esclavista».[86]

¿Era necesario el azúcar brasileño? Los capitalistas sostenían que sí; era necesario para mantener al capitalismo inglés. Los abolicionistas se inclinaron hacia el lado de los capitalistas. En 1833, Lushington, uno de los abolicionistas más antiguos, en representación de un distrito refinador de azúcar, pidió al gobierno que no perdiera ni una hora en aliviar a sus electores, que no solicitaban donaciones, ni ventajas

---

83 *The Liverpool Mercury and Lancashire General Advertiser*, 23 de julio de 1832, que informaba de un encuentro de la Liverpool West India Association.

84 *Ibidem*, 24 de agosto de 1832. Carta de «Another Elector» [otro votante] a «An Elector» [un votante].

85 Anónimo, *The Tariff of Conscience. The Trade in Slave Produce considered and condemned*, Newcastle Anti-Slavery Series, núm. 10, s/f, John Rylands Library.

86 Anónimo, *Conscience versus Cotton; or, the Preference of Free Labour Produce*, Newcastle Anti-Slavery Series, núm. 10, s/f, John Rylands Library.

desleales, ni monopolios injustos.[87] Pensaba en los refinadores de azúcar de las Tower Hamlets, no en los negros de las Antillas Británicas. Buxton adoptó una extraña posición. Si pudiera demostrarse que el azúcar extranjero importado iba a ser consumido en la Madre Patria, en lugar de ser exportado, votaría en contra. Pero se requería un tercio más de mano de obra para refinar el azúcar en Brasil y luego importarlo a Gran Bretaña en estado refinado. Al permitirse, pues, que el azúcar extranjero fuese refinado en Gran Bretaña, se reemplazaba la mano de obra esclavista en el extranjero, con la maquinaria de la Madre Patria, y por consiguiente, en esa medida, se hacía disminuir la mano de obra esclavista al tiempo que se disuadía el tráfico de esclavos.[88] El Parlamento quedó asombrado.[89] Razones había para ello.

Esto sucedía en septiembre de 1831. Dos años más tarde, Buxton se regocijaba ante el éxito de sus gestiones. «Una gran obra se ha cumplido en lo que se refiere a este país».[90] El Acta de Emancipación marcó el final de los esfuerzos abolicionistas. Los abolicionistas quedaron satisfechos. No se les ocurrió que la libertad de los negros podía ser solamente nominal si se permitía que continuasen las plantaciones azucareras. Cuando Gladstone, en 1848, reclamó todavía el impuesto proteccionista para los colonos, afirmó categóricamente que eso no tenía nada que ver con los negros. No podía ver «ninguna razón para despilfarrar los fondos del país dando un nuevo estímulo a tal condición de confort, por completamente adecuada que fuera a sus deseos y a su escala en la sociedad».[91] Los abolicionistas guardaron silencio. No se les ocurrió que los negros podrían querer la tierra. En Antigua, donde toda la tierra había sido apropiada por los colonos, los colonos y los esclavos acudieron a las iglesias cuando las noticias de la emancipación llegaron a la isla, dieron gracias a Dios por los beneficios de la libertad, y volvieron a sus tareas. A los esclavos, ahora elevados a la dignidad de jornaleros sin tierra, se les pagaba la cantidad de veinticinco céntimos por día. Lo mismo sucedió en Barbados, donde prevalecían condiciones similares, excepto que en Barbados se omitió dar las gracias a Dios. ¿Dónde estaban los abolicionistas? «Los

---

87 *Hansard, Third Series,* vol. XIX, p. 1177, 24 de julio de 1833.

88 *Ibidem, Third Series,* vol. VI, p. 1353, 12 de septiembre de 1831.

89 *Ibidem,* p. 1355. Hume.

90 Eng. MS. 415. Buxton a Mrs. Rawson, 6 de octubre de 1833.

91 *Hansard, Third Series,* vol. XCIX, p. 1022, 22 de junio de 1848.

negros», escribió Buxton, «están dotados de una peculiar aptitud para recibir instrucción moral y religiosa, y me parece que nunca una nación tuvo una obligación más fuerte que la que ahora tenemos de satisfacer esa inclinación de poner a su alcance amplios medios de instrucción, de despachar misioneros, de fundar escuelas y de enviar Biblias. Es la única compensación que está a nuestro alcance. Y es generosa. De esta manera, podemos compensar todas las tristezas y sufrimientos que les hemos infligido y ser el instrumento para transformar, finalmente, su cruel separación de la tierra natal, en la mayor de las bendiciones».[92] De igual manera, y en lo referente a África, en 1840, Gurney escribió que «la única cura radical y definitiva de los vicios y miserias de África es el cristianismo [...] No debemos olvidar jamás el supremo valor de la Evangelización».[93]

La cruel separación de los negros del África continuó durante al menos veinticinco años después de 1833, en las plantaciones de azúcar de Brasil y Cuba. La economía brasileña y cubana dependía del tráfico de esclavos. Sólo la coherencia exigía que los abolicionistas británicos se opusieran a este comercio. Pero eso retardaría el desarrollo brasileño y cubano, y por consiguiente trabaría el comercio británico. El deseo de obtener azúcar barato después de 1833 sofocó toda aversión por la esclavitud. Ya no se sentía el horror que antes despertaba la idea de un negrero de las Antillas Británicas, armado con un látigo; el negrero cubano, armado con látigo, cuchillo, puñal y pistolas, y seguido por sabuesos, no suscitaba ni siquiera un comentario por parte de los abolicionistas. Exeter Hall, el centro del humanitarismo británico, cedió a la Escuela de Manchester la punta de lanza del libre comercio británico.

Los abolicionistas, otrora tan beligerantes en lo que al tráfico de esclavos se refiere, eran ahora pacifistas. Buxton escribió un libro en el que condenaba a la «escuadra esclavista» y a la política de supresión forzosa del tráfico de esclavos como causa de agravados padecimientos para gran cantidad de personas.[94] Sturge reorganizó la Sociedad Anti-Esclavista sobre una base puramente pacifista. «El completo fracaso», dijo Wilberforce, junior, Obispo de Oxford, durante una gran asamblea abolicionista en 1840, «de todos los ensayos, por medio de tratados,

92 Eng. MS. 415. Buxton a Mrs. Rawson, 6 de octubre de 1833.

93 Gurney a Scoble, 5 de diciembre de 1840. Wilberforce Museum, D. B. 883.

94 *Hansard, Third Series,* vol. LXXXI, p. 1159. Citado por Hutt, 24 de junio de 1845.

amonestaciones y armamento naval, dirigidos a detener el avance del tráfico de esclavos, demuestra la necesidad de recurrir a una política preventiva basada en principios diferentes y más elevados».[95] El joven Buxton «no podía dejar de ver que esos altos principios por los cuales, durante muchos años, se había regido el país, eran ahora reemplazados por otros que, aunque importantes en sí mismos, eran muy inferiores a aquéllos según los cuales él había actuado en años anteriores».[96] La filantropía de Brougham venía excitada sólo por el azúcar y no por el algodón, sólo por el tráfico de esclavos y no por la esclavitud, sólo por el tráfico de esclavos entre África y Brasil y no por el tráfico de esclavos entre Virginia y Texas. Condenaba como «una grosera perversión de las doctrinas del libre comercio», la política de obtener «azúcar barato al precio, más caro, de la piratería, la tortura y la sangre».[97] Sabía que sería una locura excluir el algodón americano, así que, tomando como unidad de medida no la esclavitud sino el tráfico de esclavos, alegó que si bien no tenía ningún derecho a intervenir en las instituciones domésticas de los Estados independientes, tenía todo el derecho de exigir el cumplimiento de tratados firmados por Estados independientes.[98] Según su interpretación, Estados Unidos no practicaba el tráfico de esclavos. Había una diferencia, sostenía, entre el azúcar cultivado por esclavos en Luisiana, incrementado por el natural aumento de los

---

95 *Ibidem, Third Series,* vol. CIX, p. 1098. Citado por Hutt, 19 de marzo de 1850. Em 1858, Wilberforce afirmó: «No tenemos derecho a colocarnos delante del mundo como supresores de la trata de esclavos a menos que estemos preparados honesta y firmemente para hacer cumplir los tratados que en este sentido han hecho con nosotros nuestros aliados». *Ibidem, Third Series*, vol. CL, p. 2200, 17 de junio de 1858.

96 *Ibidem, Third Series,* vol. XCIX, p. 849, 19 de junio de 1848. En 1850, Buxton hizo un llamamiento a la exclusión del azúcar cultivado por esclavos, aunque no a la del algodón o el tabaco cultivado por esclavos, argumentando que «no veía razón por la que no deberían oponerse a un mal que podría combatirse con éxito, porque hubiera otros males imposibles de combatir». *Ibidem*, *Third Series*, vol. CXI, p. 533, 31 de mayo de 1850. En 1857, dirigió una misiva a la Reina, suplicando que se pusieran en marcha todos los esfuerzos posibles para acabar con la trata de esclavos *Ibidem*, *Third Series*, vol. CXLVI, p. 1857, 14 de julio de 1857. Este cambio de opinión coincide con el cambio del punto de vista de los capitalistas. Hutt era presidente de un comité que en 1849 describía los esfuerzos por acabar con la trata como irrealizables y sin futuro. En 1853, otro comité, del que Hutt y Bright era miembros, declaró que «esos esfuerzos por la causa de la humanidad, mantenidos a lo largo de tantos años, honran a la nación, y los resultados proporcionan un fuerte aliciente a la perseverancia, hasta que este injusto comercio sea abolido por completo». Mathieson, *Great Britian and the Slave Trade*, pp. 133-134.

97 *Hansard, Third Series,* vol. CXXXIX, p. 116, 26 de junio de 1855.

98 *Ibidem, Third Series,* vol. LXXVI, p. 187, 2 de julio de 1844.

esclavos o el cultivo más eficiente, y el azúcar cultivado por esclavos en Brasil, incrementado por «el tráfico antinatural, forzado e infernal que transportaba a los africanos por medio de la violencia y el fraude».[99]

Quizás el discurso más largo jamás pronunciado sobre la cuestión de la esclavitud fue el discurso de Thomas Babington Macaulay, más tarde Lord Macaulay, en 1845. Es una obra maestra por su claridad y lucidez, digna de un gran historiador. Pero tenía un defecto: era pro-esclavista y no anti-esclavista. «Mis especiales obligaciones con respecto a la esclavitud negra», dijo agriamente Macaulay, «cesaron cuando la propia esclavitud cesó en esa parte del mundo por cuyo bienestar fui responsable como miembro de esta Cámara». Rechazó convertir el código fiscal del país en un código penal destinado a corregir los vicios de las instituciones de los Estados independientes, convertir los aranceles en «un instrumento para recompensar la justicia y la humanidad de algunos gobiernos extranjeros, y para castigar la barbarie de otros». Se enfrentó audazmente a la inconsistencia de importar azúcar brasileño para el refinado y no para el consumo. «Importamos esta maldita cosa; la envasamos; empleamos nuestra habilidad y nuestra maquinaria para hacerla más atractiva a la mirada y al paladar; la exportamos a Leghorn y Hamburgo; la enviamos a las cafeterías de Italia y Alemania; obtenemos una ganancia por todo ello; y luego adoptamos un aire de fariseos, y agradecemos a Dios que no somos como esos pecadores italianos y alemanes que no tienen escrúpulos en ingerir azúcar cultivada por esclavos».[100] No se atrevieron a prohibir la importación de azúcar brasileño, por temor de que se quisiera hacer de Alemania un Warwickshire y de Leipzig otro Manchester.[101] «No admitiré dos medidas para lo justo [...] No tendré dos pesos o dos medidas. No soplaré frío y caliente, ni actuaré con firmeza y flojera, ni lucharé con un mosquito ni tragaré un camello».[102]

Todos los grandes nombres estaban presentes: Wilberforce, Buxton, Macaulay, Brougham. Todos menos Clarkson, una voz en el desierto que clamaba por la exclusión de todos los artículos producidos por

99 *Ibidem, Third Series,* vol. CL, p. 2205, 17 de junio de 1858.

100 *Ibidem, Third Series,* vol. LXXVII, pp. 1290, 1292, 1300, 1302, 26 de febrero de 1845.

101 *Ibidem, Third Series,* vol. LVIII, p. 193, 11 de mayo de 1841.

102 *Ibidem, Third Series,* vol. LXXVII, p. 1290, 26 de febrero de 1845.

manos engrilladas y esposadas.[103] No obstante, aun Clarkson, en 1839, se opuso a la supresión por la curiosa razón de que era «como poner el dinero en los bolsillos de nuestros hombres de guerra».[104]

La esclavitud se consideraba ahora bajo una luz diferente. Mr. Wilson, no creía que, por el hecho de que la relación entre empleador y empleado fuera la de amo y esclavo, debiera designarse como injusticia y opresión.[105] El diputado por la Universidad de Oxford se opuso al tráfico de esclavos, estaba preparado para la guerra, si era necesario, con tal de suprimirlo,[106] pero nunca aceptó la idea de que la propiedad de seres humanos fuese ilegal.[107] El economista político, M'Culloch, recordó que sin la esclavitud, los trópicos nunca hubieran podido ser cultivados y que, como institución, no era justo que estuviese abierta al oprobio y a la denuncia que se le dirigían.[108] Mirad con más calma el sistema de la esclavitud, recomendaba el profesor Merivale en Oxford; era un gran mal social, pero difería en grado y condición, no en calidad, de muchos otros males que se veían obligados a tolerar, tales como la gran desigualdad de fortunas, el pauperismo o el trabajo excesivo de los niños.[109]

Disraeli, como muchos posteriores en Gran Bretaña y Estados Unidos, condenó la emancipación como el más grave error jamás cometido por el pueblo inglés. Era «una cuestión excitante [...], dirigida a un pueblo insular de fuerte determinación, pero muy deficiente información».[110] Esto no era un juicio precipitado en el curso de un brillante despliegue oratorio. Era una opinión meditada, que repitió deliberadamente en su *Vida de Lord George Bentinck*. «El movimiento de la clase media por la abolición de la esclavitud era virtuoso, pero no

---

103 *Ibidem, Third Series,* vol. LXXXVIII, pp. 4-5, 27 de julio de 1846. Ésta era una petición de Clarkson a la Cámara de los Lores, presentada por Brougham.

104 Mathieson, *Great Britain and the Slave Trade*, pp. 34-35. Se refiere a los precios por cabeza: 4 libras por una tonelada de cada barco capturado sin esclavos; 5 libras por esclavos entregados vivos y 2,10 libras por aquellos muertos tras la captura.

105 *Ibidem, Third Series,* vol. XCVI, p. 85, 4 de febrero de 1848.

106 *Ibidem, Third Series,* vol. L, p. 131. Inglis, 8 de agosto de 1839.

107 *Ibidem, Third Series,* vol. XCIX, p. 1324. Inglis, 29 de junio de 1848.

108 *Ibidem, Third Series,* vol. LXXXVIII, p. 163. Citado por Disraeli, 28 de julio de 1846.

109 Merivale, *op. cit.*, pp. 303-304.

110 *Ibidem, Third Series,* vol. XCVI, p. 133, 4 de febrero de 1848.

inteligente. Era un movimiento ignorante. La historia de la abolición de la esclavitud por los ingleses, y sus consecuencias, es una narración de ignorancia, injusticia, error, despilfarro, y devastación, no fácilmente igualada en la historia de la humanidad».[111]

Incluso los intelectuales se vieron tragados por este giro. Coleridge, que había recibido la Medalla de Oro Browne en Cambridge por una oda sobre la esclavitud, al mismo tiempo que se abstenía de tomar azúcar, se burló en 1811 del «negocio de la filantropía», acusó a Wilberforce de preocuparse solamente de su propia alma, y criticó a Clarkson como un hombre envanecido por la benevolencia, «la máquina de vapor de la moralidad o el gigante de una sola idea».[112] Después, en 1833, se opuso firmemente a las frecuentes discusiones sobre los «derechos» de los negros, a quienes debería «enseñarse a agradecer la providencia que los había colocado al alcance de los instrumentos de la gracia».[113] En 1792 Wordsworth permaneció completamente indiferente a la «novedosa calidez de los sentimientos virtuosos» que se estaban extendiendo en Inglaterra.[114] Sus famosos sonetos a Clarkson, Toussaint L'Ouverture y el «negro vestido de blanco», son sólo una magnífica retórica y, no por accidente, carecen de la profundidad de su mejor poesía. En 1833 alegó que la esclavitud era, en principio, monstruosa, pero no era lo peor que existía en la naturaleza humana; no era en sí misma, en todas las épocas y bajo todas las circunstancias, algo deplorable, y en 1840 se negó a que se le asociara públicamente con los abolicionistas.[115] Southey favoreció la manumisión obligatoria por la que la esclavitud, según era de esperar, sería extinguida en el curso de una generación.[116]

Pero la reacción en su aspecto más crudo y nefasto vino personificada por Carlyle. Carlyle escribió un ensayo sobre *La cuestión del Negro*, burlándose de lo que pasaba en el «Exeter Hall y otras trágicas tonterías» que, actuando según el falso principio de que todos los hombres eran iguales, había convertido a las Antillas en una Irlanda Negra. «¿Habría

---

111 Morley, *op. cit.*, vol. I, p. 78.

112 Sypher, *op. cit.*, p. 217.

113 E. B. Dykes, *The Negro in English Romantic Thought*, Washington DC, 1942, pp. 79-80.

114 Sypher, *op. cit.*,, pp. 215-216; Dykes, *op. cit.*, p. 70.

115 Lewis, *op. cit.*, pp. 15, 17.

116 *Ibidem*, pp. 13-14.

que emancipar luego a los caballos?», preguntaba. Comparaba a los «vistosos negros allí instalados, rodeados de calabazas, con los dolientes blancos que viven aquí, sin patatas con las que alimentarse». Sólo el hombre blanco había dado valor a las Antillas, el «indolente ganado de dos pies» debía ser obligado a trabajar. Los abusos de la esclavitud deberían ser abolidos, pero lo que tenía de precioso debía ser salvado: el Negro «tiene un *derecho* indisputable y perpetuo a ser obligado [...] a realizar un trabajo competente para subsistir». No era que Carlyle odiase a los negros. No, los apreciaba, y consideraba que «con un simple penique de aceite, podemos convertir en algo muy brillante a este pobrecito insignificante». El negro africano, era el único de todos los salvajes que podía vivir entre hombres civilizados, pero sólo podía ser útil en la creación de Dios como un perpetuo sirviente, a menos que las Antillas Británicas se convirtiesen, como Haití, en una «perrera tropical», en la que el negro Peter exterminaba al negro Paul.[117] La opinión pública, como se quejaba Lord Denman, había sufrido un lamentable y desgraciado giro.[118]

117 T. Carlyle, «The Nigger Question» en *English and other Crtitical Essays*, Everyman´s Edition, Londres, 1925. Merece la pena leer todo el ensayo, escrito en 1849.

118 *Hansard, Third Series,* vol. XCVI, p. 1052, 22 de febrero de 1848.

12. Los esclavos y la esclavitud

Hasta ahora, hemos considerado las diferentes actitudes hacia la esclavitud, del gobierno británico, de los capitalistas británicos, de los colonos asentados en las Antillas Británicas y del humanitarismo británico. Hemos seguido la batalla de la esclavitud en la madre patria. Sin embargo, sería un grave error tratar la cuestión como si se tratara simplemente de una lucha en la metrópolis. El destino de las colonias estaba en juego, y los propios colonos experimentaron una agitación que señalaba, reflejaba y actuaba sobre los grandes acontecimientos de Gran Bretaña.

En primer lugar, estaban los colonos blancos, que tenían que habérselas no sólo con el Parlamento británico, sino también con los esclavos. En segundo lugar, estaban los negros libres. Y, por último, estaban los propios esclavos. La mayoría de los escritores que se han ocupado de este periodo, los han ignorado.[1] Los modernos historiadores están gradualmente tomando conciencia de la distorsión que resulta de ello. Al corregir esta deficiencia, corrigen un error que los colonos, los funcionarios y los políticos británicos de la época nunca cometieron.

Primero, los colonos. En 1823, el gobierno británico adoptó una nueva política de reforma de la esclavitud en las Antillas. La política iba a ser aplicada, por orden del Consejo, en las Colonias de la Corona, en Trinidad y en la Guayana Británica; su éxito, según se esperaba,

[1] Sobre la revolución de los esclavos en Santo Domingo, véase C. L. R. James, *The Black Jacobins*, Londres, 1938 [ed. cast.: *Los jacobinos negros,* México, Fondo de Cultura Económica, 2003]. H. Aptheker, *Negro Slave Revolts in the United States*, Nueva York, 1943, también resulta muy recomendable. Un resumen excelente, para todo el hemisferio occidental, se encuentra en Herskovits, *op. cit.*, pp. 86-109.

alentaría a las colonias con gobierno propio a emularlas espontáneamente. Las reformas incluían: abolición del látigo; abolición del mercado negro dominical, esta última medida ofrecía a los negros otro día libre, que les permitiría dedicar su tiempo a la instrucción religiosa; prohibición de los azotes para las esclavas; manumisión forzosa de los esclavos del campo y de los esclavos domésticos; liberación de los hijos de sexo femenino nacidos después de 1823; admisión del testimonio de los esclavos en los tribunales de la ley; establecimiento de cajas de ahorro para los esclavos; día de nueve horas; y nombramiento de un Protector de Esclavos cuya tarea era, entre otras cosas, llevar un registro oficial de los castigos infligidos a los mismos. No era la emancipación, sino una mejora, no era revolución sino evolución. La esclavitud sería exterminada por la bondad.

La respuesta de los colonos en las Colonias de la Corona, así como en las islas con gobierno propio, fue una absoluta negativa a aprobar lo que se consideraba «un mero catálogo de indulgencias para los negros». Sabían que las concesiones de ese tipo sólo significaban nuevas concesiones.

Ninguna de las medidas recomendadas recibió la aprobación unánime de los colonos de las Antillas. Se encolerizaron, especialmente por la propuesta de prohibir los azotes a las esclavas y por la abolición del mercado negro dominical.

Desde el punto de vista de los colonos, era necesario castigar a las mujeres. Incluso en las sociedades civilizadas, alegaban, las mujeres eran azotadas, tal y como sucedía en las casas correccionales de Inglaterra. «Nuestras damas negras», dijo Mr. Hamden en la legislatura de Barbados, «tienen una marcada tendencia hacia el tipo de carácter amazónico; y creo que sus maridos se sentirían muy apenados si se les dijera que han sido eximidas de todo castigo».[2]

---

[2] C. O. 28/92. «Report of a Debate in Council on a despatch from Lord Bathurst to Sir H. Warde», 3 de septiembre de 1823. Mr. Hamdem, pp. 21-22. Véase también C. O. 295/59, en el que el gobernador de Trinidad defiende que los hombres deberían considerar como una injusticia esta concesión a las esclavas. Woodford a Bathurst, 6 de agosto de 1823; C. O. 295/60. Mr. Burnley, uno de los líderes de los dueños de plantaciones de Trinidad: «Confieso que esta idea me parece tan mostruosa e insólita que no sé cómo aproximarme a la cuestión».

Sobre la cuestión de la abolición del mercado negro dominical, Barbados se negó a renunciar a un sexto de sus ya reducidas entradas.[3] Jamaica replicó que el «pretexto de dedicar el tiempo a los deberes religiosos» sólo alentaría la ociosidad entre los esclavos.[4] Tan grande fue la oposición de los colonos, que el gobernador decidió que cualquier intento de alteración resultaría altamente imprudente; no veía otra alternativa que dejarlo «librado a la acción del tiempo y a ese cambio de circunstancias y opiniones que lento pero seguro conduce al mejoramiento de los hábitos y las costumbres de los esclavos».[5] Era un hecho cierto e importante que, con el tiempo, el mero contacto con la civilización, mejoraba al esclavo, pero el esclavo no estaba de humor para aguantar la inevitabilidad del gradualismo.

El látigo, alegaban los colonos, era necesario para mantener la disciplina. Abolidlo, «y entonces adiós a toda comodidad y paz en las plantaciones».[6] Un colono de Trinidad llamó «una muy injusta y opresiva invasión de la propiedad» al hecho de que se insistiera en un día de nueve horas para los esclavos adultos de las Antillas, mientras el propietario de fábricas inglesas podía exigir a los niños un trabajo de hasta doce horas, en una atmósfera caldeada y viciada.[7] En Jamaica, el Proyecto de Ley para la admisión del testimonio de esclavos, levantó un fuerte y violento clamor; fue rechazado en la segunda lectura por una mayoría de treinta y seis a uno.[8] La Asamblea de la isla postergó la cláusula de las Cajas de Ahorro para una futura sesión,[9] y el gobernador no se atrevió siquiera a mencionar la cuestión de la libertad de las niñas.[10] El gobierno de la Guayana Británica decidió que «si el principio de manumisión *invito domino* ha de ser adoptado, es más por la propia estabilidad y por los intereses de sus electores; esto es, debe ser realizado *para*

3 C. O. 28/92. «Report of a Debate…», Mr. Hamdem, p. 5.

4 C. O. 137/145. Shand a Bathurst, 26 de noviembre de 1817.

5 C. O. 137/148. Manchester a Bathurst, 10 de julio de 1819.

6 C. O. 28/92. «Report of a Debate…», Mr. Hamdem, p. 24.

7 C. O. 295/92. Edward Jackson al gobernador Grant, 31 de diciembre de 1831.

8 C. O. 137/156. Manchester a Bathurst, 24 de diciembre de 1824.

9 C. O. 137/163. Manchester a Bathurst, 13 de noviembre de 1826.

10 C. O. 137/154. Manchester a Bathurst, 13 de octubre de 1823.

ellos y no *por* ellos».[11] En Trinidad, el número de manumisiones declinó considerablemente,[12] al tiempo que las evaluaciones para la manumisión aumentaron repentinamente:[13] «La posibilidad de que tasadores juramentados pronunciaran una decisión injusta», confesaba Stephen, «no se contemplaba, ni existían disposiciones que la evitaran».[14] Un administrador de Trinidad, hablaba de «las órdenes tontas que da el consejo», y al registrar los castigos recurría a un lenguaje impropio de su responsabilidad e insultante para los legisladores.[15] La función de Protector de Esclavos en la Guayana Británica era un «engaño»: «No hay protección para la población de esclavos», escribió el funcionario en 1832, «soy desesperadamente impopular».[16]

Los colonos de las Antillas no sólo encontraron objeciones a las propuestas específicas del gobierno británico, sino que también recusaron el derecho del parlamento imperial para legislar sobre sus asuntos

11 C. O. 111/55. D´Urban a Bathurst, 4 de julio de 1826.

12 C. O. 295/85. 29 de octubre de 1830. A continuación, el número de manumisiones en los años 1825-1830:

Año	Número de manumisiones	Valor de las manumisiones	Esclavos campesinos	Esclavos domésticos
1825	162	98	38	124
1826	167	108	46	121
1827	167	129	49	118
1828	128	81	33	95
1829	87	41	15	72
1830 (hasta el 29 de Oct.)	32	22	6	26

13 C. O. 295/72. Woodford a Bathurst, 8 de agosto de 1826.

14 C. O. 295/73. Stephen a Horton, 5 de octubre de 1826.

15 C. O. 295/67. Henry Gloster, protector de los esclavos, al gobernador Woodford, 7 de julio de 1825. La respuesta de Fitzgerald fue: el esclavo John Philip, «siete marcas en aquella parte que en todos los países civilizados resulta la mayor indignidad golpear con el pie»; el esclavo Philip, «23 marcas en aquella parte que el Lord Chesterfield recomienda encarecidamente sea la última en entrar y la primera en salir de todas las entregas de impuestos y que nombrar en presencia de damas es considerado un gran falta de educación»; el esclavo Simon Mind, «23 marcas en esa particular parte del cuerpo que es raramente culpable de delito pero que paga las faltas cometidas por otros miembros».

16 C. O. Bell y Morrell, *op. cit.*, p. 382.

internos y emitir «ordenanzas arbitrarias [...] tan categóricas y concretas en cuanto al asunto, como tan precisas y perentorias en cuanto al tiempo».[17] Desde Barbados, relataba el gobernador, cualquier tentativa para imponer las órdenes originaba una irritación y oposición instantáneas.[18] La inconsistencia de los propietarios de esclavos, que hablaban de derechos y libertades, fue despachada como «el clamor de la ignorancia». Mirad hacia la historia, protestaba Hamden, «y no hallaréis en todo el mundo naciones que hayan sido más celosas de sus libertades que aquéllas entre las cuales existía la institución de la esclavitud».[19]

En Jamaica, la excitación alcanzó niveles febriles. La Asamblea declaró que «nunca renunciaría de manera deliberada a sus indudables y reconocidos derechos» legislando de la manera señalada[20] «sobre un tema de simple regulación municipal y política interna».[21] Si el Parlamento británico iba a dictar leyes para Jamaica, debía ejercer esa prerrogativa sin socios.[22] La doctrina del poder trascendental del parlamento imperial fue declarada subversiva en relación con sus derechos y peligrosa para sus vidas y propiedades.[23] Según el gobernador, «los indudables derechos del Parlamento británico han sido caprichosa y repetidamente negados, y, a menos que la arrogancia de tales pretensiones sea verdaderamente refrenada, la autoridad de Su Majestad en esta colonia existirá sólo nominalmente».[24] Dos delegados de Jamaica, enviados a Inglaterra en 1832 para exponer sus quejas ante las autoridades de la madre patria, pusieron explícitamente al descubierto el *arcana imperii:* «No es mayor la lealtad que debemos a los habitantes de Gran Bretaña que la que debemos a nuestros hermanos colonos del Canadá [...] no admitimos ni por un momento que Jamaica pueda ser citada al tribunal de la opinión inglesa para defender sus leyes y costumbres».[25] Un miembro de

---

17 C. O. 28/99. Carrington, representante de los Barbardos, a Bathurst, 2 de marzo de 1826.

18 C. O. 28/93. Warde a Bathurst, 21 de octubre de 1824.

19 C. O. 28/92. «Report of a Debate…», p. 33.

20 C. O. 137/165. «Message of House of Assembly», diciembre de 1827.

21 C. O. 137/143, 31 de octubre de 1815.

22 Bell y Morrell, *op. cit.*, p. 405. «Protest of Assembly of Jamaica», julio de 1838.

23 C. O. 137/183. Manchester a Goderich, 13 de noviembre de 1832.

24 *Ibidem*. Manchester a Goderich, 16 de diciembre de 1832.

25 C. O. 137/186. «Memorial of the Jamaica deputies to Britain», 20 de noviembre de 1832.

la asamblea isleña fue más lejos: «En cuanto al Rey de Inglaterra», preguntaba, «me gustaría saber ¿qué derechos tiene sobre Jamaica, excepto el de haberla arrebatado a España?» Un representante de las Antillas en el Parlamento recordó al pueblo británico que «por insistir en la cuestión del derecho, perdimos América».[26] Se hablaba mucho de secesión. El gobierno de la madre patria recibió la advertencia de que en Jamaica había una constante comunicación con individuos de Estados Unidos[27] y que algunos colonos habían presentado cuestionarios al gobierno de ese país.[28] El gabinete tomó la cuestión con la seriedad suficiente como para preguntarle al gobernador sobre el asunto.[29] ¿No se había ofrecido Santo Domingo a Gran Bretaña en circunstancias similares?

Esto era algo más que el lenguaje de hombres desesperados o una insensata burla de la «moderada pero autoritaria exhortación» de las autoridades imperiales. Era una enseñanza, no tanto para el público de Gran Bretaña, como para los esclavos de las Antillas. Si el gobernador de Jamaica encontraba en los colonos «mayor resistencia para renunciar al poder sobre los esclavos de la que hubiera podido esperarse en la época actual»,[30] era obvia la manera en la que la obstinación de la aristocracia colonial aparecía frente los esclavos. Los negros, con más razón que el resto, eran incapaces de olvidar que, según las palabras del gobernador de Barbados, «*el amor* de esos colonos *al poder* sobre los pobres negros, cada uno en su pequeño dominio azucarero, había encontrado un obstáculo tan grande a la libertad como *el amor por su trabajo*».[31] La emancipación no vendría de la mano de los colonos, sino a pesar de ellos.

Mientras los blancos tramaban traiciones y hablaban de secesión, la gente libre de color mantenía su lealtad con firmeza. Reprobaban «una disolución de los lazos que los unían con la madre patria», consideraban esa disolución como «la más grande calamidad que pueda caer sobre nosotros y sobre nuestra posteridad». El gobernador de Trinidad

---

26 *Hansard*, vol. XXXI, pp. 781-782. Marryat, 13 de junio de 1815.

27 C. O. 137/183. Manchester a Goderich, secreto y confidencial, 16 de diciembre de 1832.

28 C. O. 137/187. Z. Jones a Goderich, 22 de febrero de 1832.

29 C. O. 137/187. Goderich a Manchester, secreto, 5 de marzo de 1832.

30 C. O. 137/154. Manchester a Bathurst, 24 de diciembre de 1823.

31 C. O. 28/111. Smith a Stanley, 13 de julio de 1833.

relató, como un hecho honroso, que no habían participado en aquellas asambleas «en las que con tanto esfuerzo se había tratado de sembrar las semillas del descontento en la colonia, tanto entre los hombres libres como entre los esclavos».[32] Mientras los blancos se negaban a ocupar puestos oficiales, los mulatos insistían en su derecho al servicio público.[33] Eran leales no por una virtud inherente, sino porque eran demasiado débiles para ganar sus propios derechos y no veían la menor posibilidad de su propia emancipación excepto a través del gobierno británico. Más aún, los gobiernos locales, en la medida en que trataban de evitar la política de los anti-monopolistas, tenían que apoyarse en ellos. En Barbados, escribió el gobernador, la balanza del esmero, la moral, la educación y la energía, se inclinaba del lado de los mulatos, mientras que los blancos no contaban sino con antiguos derechos y prejuicios para mantener su posición anti-liberal. «Vosotros realizaréis», escribía al gobierno de la madre patria, «una gran política, en las presentes circunstancias, al promover a estas castas. Éstas constituyen una raza sobria, activa, enérgica y leal; yo podría contar con ellos, si fuera necesario, tanto contra los esclavos como contra la milicia blanca».[34]

Contrariamente a la creencia popular y aún a la erudita, cuando la crisis política se acentuó en Gran Bretaña, la fuerza social más dinámica y poderosa de las colonias fueron los propios esclavos. Este aspecto del problema de las Antillas ha sido cuidadosamente ignorado, como si los esclavos, cuando se convirtieron en instrumentos de producción, hubieran pasado a ser hombres sólo nominalmente. El colono consideraba la esclavitud como algo eterno, ordenado por Dios. Se esforzaba en justificar esa idea con citas de las Escrituras. No había ninguna razón para que el esclavo pensara lo mismo. Los esclavos tomaron las Escrituras y las adaptaron a sus propios fines. A la coerción y al castigo, respondieron con la indolencia, el sabotaje y la revuelta. La mayor parte del tiempo, lo pasaron en la mayor ociosidad posible. Ésa era su forma habitual de resistencia, pasiva. La docilidad del esclavo negro es un mito. Los *maroons* de Jamaica y los negros *bush* de la Guayana Británica eran esclavos prófugos que habían obtenido la condonación del gobierno británico; vivían, independientes, en sus escondrijos montañeses o en

32 *Ibidem*. Grant a Goderich, 26 de marzo de 1832.

33 *Ibidem*. William Clunes a Goderich, 27 de enero de 1832.

34 C. O. 28/111. Smith a Stanley, 23 de mayo de 1833.

sus retiros de la selva. Para los esclavos de las Antillas Británicas, eran ejemplos notables del camino hacia la libertad. La triunfante rebelión de Santo Domingo constituyó un jalón en la historia de la esclavitud en el Nuevo Mundo. Después de 1804, cuando se estableció la república independiente de Haití, cada propietario de esclavos blanco en Jamaica, Cuba, o Texas, vivió bajo el temor de un nuevo Toussaint L'Ouverture. Es inconcebible a priori que el desajuste económico y las vastas agitaciones que sacudieron a millones de personas en Gran Bretaña no produjeran el menor efecto sobre los propios esclavos y sobre la relación entre los colonos y los esclavos. La presión sobre los colonos azucareros por parte de los capitalistas británicos, vino agravada por la presión de los esclavos en las colonias. En comunidades como las Antillas, y tal y como escribiera el gobernador de Barbados, «la opinión pública se encuentra siempre trémulamente pendiente de los peligros de insurrección».[35]

De ninguna manera tan estúpido como lo creía su amo y como lo retrataron los historiadores posteriores, el esclavo estaba alerta con todo lo que le rodeaba, agudamente interesado en las discusiones sobre su destino. «Nadie», escribió el gobernador de la Guayana Británica en 1830, «podría ser un observador más agudo que los esclavos en todo lo que afecta a sus intereses».[36] Los colonos discutían abiertamente sobre la cuestión de la esclavitud en presencia de las mismas gentes cuyo futuro se estaba considerando. «Si las turbulentas asambleas que se realizan aquí entre los propietarios», escribió el gobernador de Trinidad en 1832, «son toleradas, nada de lo que suceda podrá causarnos sorpresa [...]». La prensa local añadía más material inflamable. Un periódico de Trinidad denominó «villanas» a las ordenanzas sometidas al Consejo, otro habló de «las "ridículas" cláusulas del ruinoso Code Noir».[37] Un juez se negó a presidir los juicios originados por una ordenanza del Consejo y se retiró de la corte.[38] Se había culpado a los colonos por esta actitud desconsiderada. Pero no podían evitarlo. Es un rasgo de toda

---

35 C. O. 28/88. Combermere a Bathurst, 15 de enero de 1819.

36 C. O. 111/69. D'Urban a Murray, 20 de abril de 1830. Véase también C. O. 295/87. Smith a Goderich, desde Trinidad, 13 de julio de 1831: «Los esclavos tienen una facilidad inexplicable para obtener información, de forma parcial y a menudo distorsionada, cada vez que se va a recibir un documento público que afecta a su condición o estado».

37 C. O. 295/93. Extracto de un documento de Trinidad, s/f.

38 C. O. 295/92. Grant a Howick, 30 de abril de 1832.

crisis social profunda. Antes de la Revolución Francesa, la corte francesa y la aristocracia discutían sobre Voltaire y Rousseau no sólo con libertad sino, en ciertas esferas, con verdadero aprecio intelectual. El arrogante comportamiento y el lenguaje destemplado de los colonos sólo servía, sin embargo, para inflamar las mentes de los ya inquietos esclavos.

La opinión de consenso entre los esclavos, cada vez que se suscitaba una nueva discusión o que se anunciaba una nueva política, era que la emancipación había sido aprobada en Inglaterra, pero era reprimida por sus amos. El gobernador de Jamaica expresó en 1807 que la abolición del tráfico de esclavos era interpretada por los esclavos «nada menos que como su emancipación general».[39] En 1816, el Parlamento británico aprobó un acta por la que se hacía obligatorio el registro de todos los esclavos con el objeto de evitar el contrabando en violación de la Ley de Abolición. Los esclavos de Jamaica tenían la impresión de que el proyecto de ley «contempla a su favor algunas disposiciones que la Asamblea local apoyó, pero a las que los habitantes, por lo general, se resistían»;[40] a consecuencia, los colonos tuvieron que recomendar una declaración parlamentaria de que la emancipación nunca había sido contemplada.[41] Una interpretación falsa y parecida prevalecía entre los esclavos de Trinidad[42] y Barbados.[43] En todas las Antillas los esclavos preguntaban «¿por qué Bacchra no hace lo que el Rey dice?». Tan profundamente arraigada estaba en la mente de los esclavos la idea de que algún gran beneficio les estaba preparando el gobierno de la madre patria, en oposición a sus amos, que aprovecharon ansiosamente cualquier pequeña circunstancia para encontrar su confirmación.[44] Cada cambio de gobernador era interpretado como una declaración de emancipación. La llegada de D'Urban a la Guayana Británica en 1824 fue interpretada por los esclavos como un hecho que significaba

39 C. O. 137/119. Coote a Castlereagh, 27 de junio de 1807; C. O. 137/120, Edmund Lyon, representante de Jamaica, a Castlereagh, 17 de julio de 1816.

40 C. O. 137/142. Manchester a Bathurst, 26 de enero de 1816.

41 C. O. 137/143. Extracto de una carta con procedencia en Jamaica, 11 de mayo de 1816.

42 C. O. 295/39. John Spooner, de Barbados, al gobernador Woodford, 30 de agosto de 1823.

43 C. O. 28/85. Col. Codd al gobernador Leith, 25 de abril de 1816; *Ibidem*, Contralmirante Harvey a J. W. Croker, 30 de abril de 1816.

44 C. O. 137/145. Shand a Bathurst, 26 de noviembre de 1817.

«algo interesante para sus expectativas».[45] Cuando el gobernador de Trinidad fue licenciado en 1831 los negros pensaron que iban «a conseguir la emancipación para todos ellos».[46] La llegada de Mulgrave a Jamaica en 1832 creó una gran excitación. En una inspección cerca de Kingston, fue seguido por una cantidad de esclavos superior a todas las que se habían reunido anteriormente en la isla, todos los esclavos venían con una idea en la mente: la de que él había «llegado con la emancipación en el bolsillo».[47] El nombramiento de Smith como gobernador de Barbados en 1833 fue interpretado por los esclavos como un hecho que significaba la emancipación general. Su llegada a la isla dio lugar, desde las plantaciones lejanas hasta Bridgetown, a un considerable número de deserciones «a fin de cerciorarse si el gobernador había traído o no la libertad».[48]

Los esclavos no estaban preparados, sin embargo, para esperar hasta que la libertad les llegara como una concesión del cielo. La frecuencia y la intensidad de las rebeliones de esclavos después de 1800, refleja las crecientes tensiones que también resonaban en los majestuosos salones de Westminster.

En 1808 estalló una rebelión de esclavos en la Guayana Británica. La rebelión fue traicionada y los jefes de grupo fueron arrestados. Éstos eran «carreteros, mercaderes y otros muy inteligentes esclavos de los estados»,[49] esto es, no los peones del campo sino los esclavos que estaban en las posiciones más confortables y era mejor tratados. De la misma manera, en 1824, en Jamaica, un rebelde que se suicidó, admitió abiertamente que su amo era bondadoso e indulgente, pero defendió su acción sobre la base de que había sido privado de la libertad durante toda su vida sólo por su amo.[50] Era una señal de peligro. Toussaint L'Ouverture en Santo Domingo había sido un esclavo cochero de confianza.

45 C. O. 111/44. D'Urban a Bathurst, 5 de mayo de 1824.

46 C. O. 295/89. Grant a Howick, 10 de diciembre de 1831.

47 C. O. 137/183. Mulgrave a Howick, 6 de agosto de 1832.

48 C. O. 28/111. Smith a Stanley, 23 de mayo de 1833.

49 C. O. 111/8. Nicholson a Castlereagh, 6 de junio de 1808.

50 C. O. 137/156. Manchester a Bathurst, 31 de julio de 1824.

En 1816 le llegó el turno a Barbados. Fue un duro golpe para los colonos de las islas, que se jactaban de que el buen trato a los esclavos «hubiera evitado que recurriesen a la violencia para establecer un derecho natural cuyo reconocimiento, por una larga costumbre sancionada por la ley, ha sido hasta ahora rehusado».[51] Los rebeldes, al ser interrogados, negaron explícitamente que los malos tratamientos fueran la causa del levantamiento. «Afirmaron vigorosamente sin embargo», así escribió el comandante de las tropas al gobernador, «que la isla les pertenecía a ellos y no a los hombres blancos, a quienes se proponían destruir, reservando a las mujeres».[52] La rebelión tomó a los colonos desprevenidos, y sólo su prematuro fracaso, como resultado de la embriaguez de uno de los rebeldes, evitó que cayese toda la isla.[53] Los colonos de Jamaica no pudieron ver en la rebelión nada más que «los primeros frutos de los esquemas visionarios de unos pocos teóricos filantrópicos e impetuosos, declamadores ignorantes y furiosos fanáticos».[54] Todo lo que se les ocurrió fue enviar representación urgente al gobernador para que hiciera volver a un destacamento que se había hecho a la mar pocos días antes en dirección a Inglaterra y para que mantuviese al resto del regimiento en Jamaica.[55]

Pero la tensión aumentaba rápidamente. La Guayana Británica en 1808, Barbados en 1816. En 1823 la Guayana Británica fue consumida por las llamas, por segunda vez. Se rebelaron cincuenta plantaciones, que comprendían una población de 12.000 personas. También aquí la rebelión fue tan cuidadosa y secretamente planeada que tomó a los colonos desprevenidos. Los esclavos pidieron la emancipación incondicional. El gobernador trató de disuadirlos: debían hacer las cosas gradualmente y no precipitarse. Los esclavos le escucharon fríamente. «Esas cosas que decían no eran para ellos ningún alivio, Dios les había hecho de la misma sangre y de la misma carne que los blancos, y estaban cansados de ser esclavos de ellos, así que serían libres y no trabajarían más». El gobernador les aseguró que «si por su conducta pacífica ellos merecían el favor de Su Majestad, podrían gozar

51 C. O. 28/85. Leith a Bathurst, 30 de abril de 1816.

52 *Ibidem*. Codd a Leith, 25 de abril de 1816.

53 *Ibidem*. Leith a Bathurst, 30 de abril de 1816.

54 C. O. 137/143. Alexander Aikman Jr. a Bathurst, 2 de mayo de 1816.

55 C. O. 137/142. Manchester a Bathurst, 4 de mayo de 1816.

de una mejora substancial, si bien gradual, de su suerte, pero ellos declararon que querían ser libres».[56] Siguieron los rigores habituales, la rebelión fue sofocada, los colonos celebraron la victoria y continuaron su camino sin penar más en el asunto. Su único cuidado fue para que se mantuviese la ley marcial que había sido declarada.[57]

«Ahora que la pelota ha empezado a rodar», escribió confidencialmente el gobernador de Barbados al secretario de estado de las Colonias cuando oyó las noticias de la rebelión de Guayana, «nadie puede decir cuándo o dónde va a detenerse».[58] Al año siguiente se rebelaron los esclavos de dos plantaciones de la parroquia de Hanover, en Jamaica. La rebelión fue localizada y sofocada por una gran fuerza militar, los jefes del grupo fueron ejecutados. Sin embargo, los esclavos sólo pudieron ser dominados con dificultad cuando trataron de interponerse en la ejecución. Para empeorar las cosas, los hombres ejecutados, escribió el gobernador, «estaban completamente convencidos de que tenían derecho a su libertad y de que la causa que habían abrazado en vindicación de sus propios derechos era justa». Según uno de los jefes, la rebelión no había sido sofocada; «la guerra apenas había comenzado».[59]

La calma exterior fue restaurada en la Guayana Británica y en Jamaica, pero los negros seguían inquietos. «El espíritu del descontento no se ha extinguido», escribía el gobernador de la Guayana Británica, «está vivo, como el fuego bajo las cenizas, y el espíritu negro, aunque no manifieste marcados indicios hacia la agresividad para aquéllos que no están acostumbrados a observarlo, está todavía agitado, celoso y suspicaz».[60] El gobernador previno contra posteriores retrasos, no sólo a causa de razones humanitarias y de una política de mesura, sino también para que pudieran cesar la expectación y las conjeturas, y para que los negros se vieran libres de esa febril ansiedad

---

56 C. O. 111/39. Murray a Bathurst, 24 de agosto de 1823.

57 *Ibidem.* Murray a Bathurst, 27 de septiembre de 1823.

58 C. O. 28/92. Warde a Bathurst, 27 de agosto de 1823.

59 C. O. 137/156. Manchester a Bathurst, 31 de julio de 1824.

60 C. O. 111/44. D´Urban a Bathurst, 5 de mayo de 1824.

que continuaría agitándolos hasta que la cuestión quedara definitivamente resuelta.[61] Ninguno de los estados del espíritu negro era tan peligroso como el de una expectación vaga e indefinida.[62]

Esto sucedía en 1824. Siete años después todavía continuaban las mismas discusiones sobre la propiedad, la compensación y los derechos creados. En 1831 los esclavos tomaron el asunto en sus propias manos. Un movimiento de insurrección se desarrolló en Antigua. El gobernador de Barbados tuvo que mandar refuerzos.[63] En la propia Barbados prevalecía la idea de que el Rey había concedido la emancipación, pero el gobernador estaba reteniendo la dádiva, mientras se extendía el rumor de que, en medio de la insurrección, las tropas del Rey habían recibido órdenes positivas de no hacer fuego sobre los esclavos.[64]

La culminación llegó con una rebelión en Jamaica durante las fiestas de Navidad. Jamaica era la colonia más grande y más importante de las Antillas británicas, y tenía más de la mitad de los esclavos de todas las Antillas. Con Jamaica en llamas, nada podía evitar que éstas se propagasen. Una «insurrección dilatada y destructiva» estalló entre los esclavos del distrito occidental.[65] La insurrección, informó el gobernador, «no fue ocasionada por ningún agravio repentino o por una causa inmediata de descontento; había sido concertada durante largo tiempo y diferida en diferentes periodos». Los jefes eran esclavos empleados en ocupaciones de la mayor confianza, y que, por consiguiente, se hallaban exentos de todo trabajo duro.[66] «En su posición, motivos no menos poderosos que aquéllos que parecen haberlos impulsado —el deseo de obtener su libertad, y en algunos casos de apropiarse de la propiedad que pertenecía a sus amos— pudieron haber influido en su conducta.»

---

61 *Ibidem.* D´Urban a Bathurst, 5 de mayo de 1824 (segunda carta del día).

62 *Ibidem.* D´Urban a Bathurst, 15 de mayo de 1824.

63 C. O. 28/107. Lyon a Goderich, 28 de marzo de 1831.

64 *Ibidem.* Lyon a Goderich, 2 de abril de 1831.

65 C. O. 137/181. Belmore a Goderich, 6 de enero de 1832.

66 C. O. 137/182. Belmore a Goderich, 2 de mayo de 1832

Sin embargo, los colonos de las Antillas, no vieron en estas rebeliones de esclavos nada más que una oportunidad de desconcertar a la madre patria y a los humanitaristas. En Trinidad, el gobernador escribió en 1832: «[...] la isla, en lo que se refiere a los esclavos, está completamente en calma y podría ser mantenida muy fácilmente así si ese fuera el deseo de aquéllos que deberían orientar sus esfuerzos de esta forma [...] Parecería casi que los motivos que impulsan a ciertas personas influyentes fueran los de llevar al gobierno al abandono de sus principios, aún a riesgo de excitar a los esclavos a la insurrección.»[67] El gobernador de Jamaica se encontró con la misma situación: «No hay duda de que hay muchas gentes de tan poco alcance como para alegrarse, al momento, por cualquier disturbio provocado por los negros, generando el malestar que, estas personas sin ilusiones sobre sus propias perspectivas, considerarían, en cierta medida, como un consuelo, por el desconcierto que ocasiona al gobierno británico.»[68] El colono de las Antillas, en palabras de Daniel O'Connell, continuaba sentado, «sucio y embadurnado, sobre un barril de pólvora, del cual no se apartaba, mientras hora tras hora temía que el esclavo viniese a prenderle fuego con una antorcha».[69]

Pero el conflicto había dejado atrás la etapa de la discusión abstracta acerca de los esclavos en tanto propiedad y las posibles medidas políticas. Se había traducido a los deseos apasionados de la gente. «La cuestión», escribió un hombre de Jamaica al gobernador, «no será dejada al arbitrio de una larga y enojosa discusión entre el gobierno y el colono. Al propio esclavo se le ha enseñado que hay un tercer partido, y ese partido es él mismo. Él conoce su fuerza, y sostendrá su reclamación de libertad. Aún en este momento, sin desfallecer por el reciente fracaso, discute la cuestión con una fija determinación».[70] Desde Barbados, el gobernador insistía en la «doble crueldad» del impás: paralizaba los esfuerzos de los colonos y llevaba a los esclavos, que habían sido mantenidos durante años en la esperanza y la expectación, a una sombría desesperación.[71] Nada podía ser más perjudicial, advertía, que asegurar

67 C. O. 295/92. Grant a Howick, 30 de abril de 1832.

68 C. O. 137/188. Mulgrave a Goderich, 26 de abril de 1833.

69 *Hansard, Third Series*, vol. XIII, p. 77, 24 de mayo de 1832.

70 C. O. 137/191. F. B. Zuicke al gobernador Belmore, 23 de mayo de 1832.

71 C. O. 28/111. Smith a Goderich, 7 de mayo de 1833.

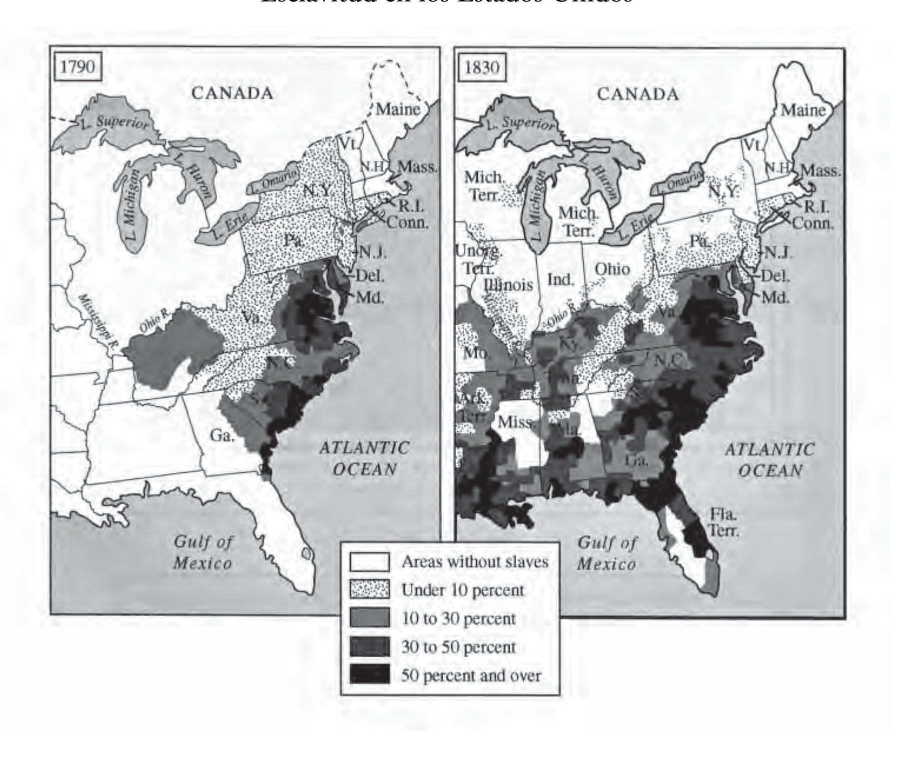
a los esclavos, en cada sesión, que la emancipación era inminente.[72] Era de desear, escribió quince días más tarde, que «el estado de esta gente infeliz fuera considerado, para que las autoridades de la madre patria llegasen a una conclusión, porque la situación engañosa bajo la cual se hallan trabajando, los convierte en una carga para sus amos y en algunos casos aumenta el inevitable infortunio de su condición».[73]

En 1833, las alternativas eran pues claras: emancipación desde arriba, o emancipación desde abajo. Pero EMANCIPACIÓN. El cambio económico, la caída de los monopolistas, el desarrollo del capitalismo, la agitación humanitaria en las iglesias británicas, los polémicos discursos en las salas del Parlamento, habían alcanzado ahora su culminación en la determinación de los propios esclavos para lograr su libertad. Los negros habían sido animados a la libertad por el desarrollo de la misma riqueza que su trabajo había creado.

72 *Ibidem.*

73 *Ibidem.* Smith a Stanley, 23 de mayo de 1833.

Esclavitud en los Estados Unidos



13. Conclusión

Este estudio, si bien se refiere específicamente a Gran Bretaña, ha recibido el título general de *Capitalismo y esclavitud*. El título *El capitalismo británico y la esclavitud*, aunque técnicamente más preciso, hubiera resultado, sin embargo, genéricamente falso. Lo que era característico del capitalismo británico era típico también del capitalismo francés. Gaston-Martin escribe: «No existía un sólo naviero importante en Nantes que, entre 1714 y 1789, no comprara y vendiera esclavos; no había uno sólo que vendiera sólo esclavos; es casi igualmente cierto que ninguno hubiera llegado a ser lo que era si no hubiese vendido esclavos. En este reside la importancia esencial del tráfico de esclavos: de su éxito o su fracaso dependía el progreso o la ruina de todos los otros.»[1]

Gran Bretaña, en mayor medida que el resto del mundo, y Francia, fueron los países que introdujeron el mundo moderno del desarrollo industrial y la democracia parlamentaria con sus correspondientes libertades. La otra fuente extranjera que alimentó la acumulación de capital en Gran Bretaña, el comercio con la India, era secundaria en el periodo que hemos tratado. Fue únicamente cuando perdió las colonias americanas en 1783, que Gran Bretaña animó una explotación seria de sus posesiones en la India.

La crisis que comenzó en 1776 y continuó durante la Revolución Francesa y las guerras napoleónicas hasta la Ley de Reformas de 1832, fue en muchos sentidos una crisis mundial semejante a la crisis de nuestros días, con la única diferencia de que ahora se observa un alcance,

[1] Gaston-Martin, *L'Ère des Négriers, 1713-1774*, París, 1931, p. 424.

una profundidad y una intensidad mayores. Sería extraño que el estudio de la conmoción anterior no nos dejara, al menos, con ciertas ideas y principios para el examen de lo que nos sucede hoy.

1. Las fuerzas decisivas en el periodo histórico que hemos discutido son las fuerzas económicas del desarrollo.

Estos cambios económicos son graduales, imperceptibles, pero producen un irresistible efecto acumulativo. Los hombres, al perseguir sus intereses, rara vez son conscientes de los resultados últimos de su actividad. El capitalismo comercial del siglo XVIII impulsó el desarrollo de la riqueza europea por medio de la esclavitud y el monopolio. Pero al hacerlo, ayudó a crear el capitalismo industrial del siglo XIX, que dio una vuelta completa y destruyó el poder del capitalismo comercial, la esclavitud y todos sus resortes. Sin la comprensión de estos cambios económicos, la historia del periodo no tiene sentido.

2. Los diversos grupos en conflicto como los grandes comerciantes, los industriales y los políticos, si bien son agudamente conscientes de sus intereses inmediatos, son, por esa misma razón, generalmente incapaces de percibir las consecuencias a largo plazo de sus distintas acciones, propuestas y políticas.

Para la gran mayoría de los individuos responsables de la política británica, la pérdida de las colonias americanas pareció una catástrofe. En realidad, como hemos visto rápidamente, resultó ser el comienzo de un periodo de creación riqueza y de acumulación de poder político para Gran Bretaña, que excedió con mucho todas las indudables conquistas de la época anterior. Desde este punto de vista, el problema de la libertad de África y del Lejano Oriente respecto del imperialismo, será finalmente decidido por las necesidades de producción. Así como las nuevas fuerzas productivas de 1833 destruyeron las relaciones entre la madre patria y las colonias, que habían existido sesenta años, las fuerzas productivas, incomparablemente mayores, de nuestros días, destruirán finalmente todo tipo de relaciones que se interpongan en su camino.

Esto no invalida la urgencia y la validez de los argumentos en favor de la democracia, en favor de las actuales libertades o de las libertades después de la guerra. Pero, *mutatis mutandis,* los argumentos tienen un cierto aire familiar. Es conveniente abordarlos con cierta experiencia sobre argumentos similares y con el privilegio (aparentemente negado a los contemporáneos activos) de la investigación desapasionada de lo que éstos representaban.

3. Las ideas políticas y morales de la época deben ser examinadas en la más estrecha relación con el desarrollo económico.

La política y la moral en abstracto carecen de sentido. Vemos hombres de Estado británicos y publicistas que defienden hoy la esclavitud, se oponen a ella mañana y la defienden al día siguiente. Hoy son imperialistas, al día siguiente anti-imperialistas, e igualmente pro-imperialistas una generación después. Y siempre con la misma vehemencia. La defensa o el ataque se produce siempre en un plano moral o político. Lo que se defiende o se ataca es siempre algo que podemos tocar y ver, que podemos medir en libras esterlinas o en libras de peso, en dólares y centavos, yardas, pies y pulgadas. Esto no es un delito. Es un hecho. Es comprensible en la época. Pero los historiadores, que escriben cien años después, no tienen excusa para continuar envolviendo los intereses reales en una mezcla confusa.[2] Incluso los grandes movimientos de masas, y el movimiento de masas contra la esclavitud fue uno de los más grandes, presentan una curiosa relación con el nacimiento y desarrollo de nuevos intereses y la necesidad de la destrucción de los viejos.

4. Un interés caduco, cuya bancarrota clama al cielo desde una perspectiva histórica, es capaz de ejercer un efecto de obstrucción y dispersión, que sólo puede explicarse por los importantes servicios que prestó anteriormente y por la trinchera previamente conquistada.

---

2 El profesor Coupland, de la Universidad de Oxford, es un ejemplo notable de esta tendencia deplorable.

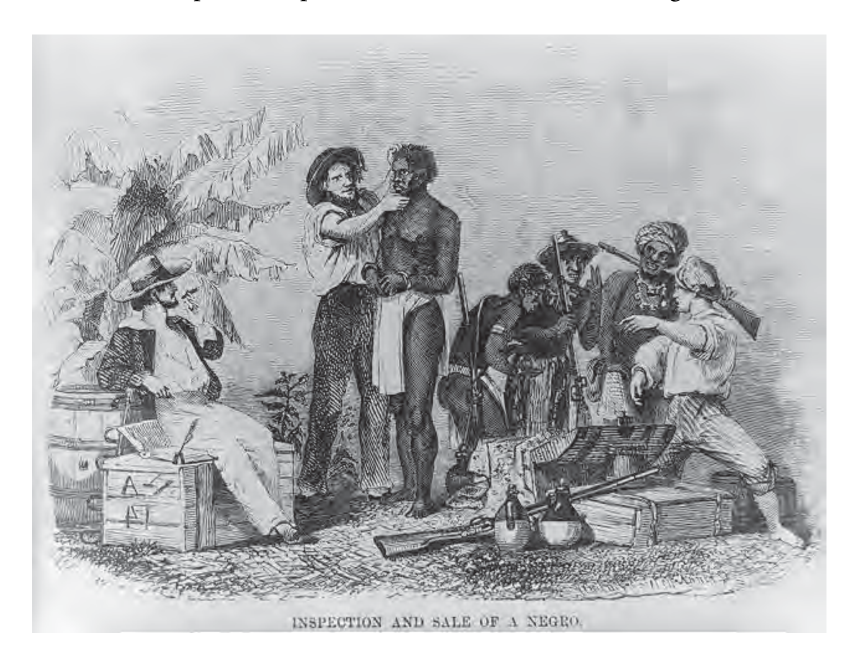
¿Cómo podemos explicar de otra manera la poderosa defensa de los colonos de las Antillas cuando cualquiera observador imparcial, si tal cosa existe, podía reconocer que su época ya había pasado? De cualquier modo, en un registro simplificado, tal y como ha de ser siempre la historia, las expresiones contemporáneas más representativas, cuidadosamente elegidas, producen un engañoso efecto de claridad en cuanto a los fines y propósitos.

5. Las ideas levantadas en torno a estos intereses continúan mucho tiempo después de que los intereses hayan sido destruidos, removiendo sus viejos agravios, que resultan todavía más dañinos debido a que los intereses a los que correspondían ya no existen.

Tales son las ideas de la ineptitud del hombre blanco para las tareas en los Trópicos o la inferioridad del negro que lo condenó a la esclavitud. Debemos precavernos no sólo contra estos viejos prejuicios, sino también contra los nuevos que se crean constantemente. Ninguna época esté exenta de estos problemas.

Los puntos señalados más arriba no se presentan como soluciones para los problemas actuales. Son mencionados como marcas que aparecen en el mapa de otro mar que, en su tiempo, fue tan tormentoso como el nuestro. Los historiadores ni hacen ni dirigen la historia. Su participación en ella es habitualmente tan pequeña que resulta casi insignificante. Pero si no aprenden algo de la historia, sus actividades se convierten entonces en una decoración cultural, o en un pasatiempo agradable, cosas ambas igualmente inútiles en estos tiempos atribulados.

Europeos comprando esclavos africanos en el siglo XIX



Bibliografía

Este libro está basado en una tesis doctoral: *Los aspectos económicos de la abolición de la esclavitud y del tráfico británico de esclavos a las Indias Occidentales*, presentada a la Facultad de Historia Moderna de la Universidad de Oxford en septiembre de 1938. Para los años 1783-1833, el periodo cubierto por la disertación, han sido consultadas principalmente fuentes manuscritas.

I. Fuentes primarias (manuscritas)

a) Oficina del Archivo Público, Londres

1. Documentos de la Oficina Colonial. No es necesario destacar el valor de esta fuente. Si bien las citas han sido reducidas a un mínimo, las seleccionadas para el texto están basadas en una exhaustiva investigación sobre más de 230 volúmenes, que abarcan Jamaica, Barbados, Trinidad y Demerara (la Guayana Británica), y que cubren el período 1789-1796 (los años iniciales del movimiento de abolición) y de 1807 a 1833. Los números de registro son CO 27 (Barbados), CO 111 (Demerara, es decir, Guayana Británica), CO 295 (Trinidad), CO 137 (Jamaica).

2. Documentos Chatham, G.D./8. Fueron consultados únicamente para la correspondencia y archivos del joven Pitt y no de su padre. Hay abundante información sobre Chatham desperdigada en el trabajo de Pares. Los documentos consultados proporcionaron material valioso sobre las islas británicas, Santo Domingo y la India, y en la medida en que Pitt dominó la escena parlamentaria británica desde 1784 hasta su muerte en 1806, la colección es de cardinal importancia.

3. Documentos del Ministerio de Relaciones Exteriores. Los mismos fueron utilizados especialmente para los años que van de 1787 a 1793, con referencia específica a la actitud del gobierno británico respecto al Santo Domingo francés; en el texto se han incluido unos pocos documentos de importancia. El número de referencia es FO 27 (Francia).

4. Archivos de Aduana. Los registros consultados fueron Aduana 8, exportaciones británicas, para los años 1814-1832; y Aduana 5, importaciones británicas.

b) Museo Británico

1. Documentos de Liverpool. Ésta es la más importante de las colecciones de manuscritos adicionales consultados para este estudio. Los documentos ocupan varios volúmenes. En tanto propietario en las Indias Occidentales y Presidente de la Cámara de Comercio, Lord Hawkesbury, posteriormente Conde de Liverpool, ocupó una posición prominente en el periodo del movimiento por la abolición. Su correspondencia incluye cartas y *memoranda* valiosos en relación con el tráfico de esclavos, las colonias británicas y francesas, las negociaciones británicas con las colonias francesas rebeldes durante la Guerra con Francia, y el problema de la East India Sugar.

2. Libro de Actas del Comité por la Abolición del Tráfico de Esclavos. Tres volúmenes que contienen material pertinente y de utilidad.

3. Documentos Auckland. Son los documentos del enviado británico en 1787, encargado de persuadir a los franceses de que abolieran el tráfico de esclavos; contienen cinco cartas muy valiosas de William Wilberforce a fin de completar las biografías de los abolicionistas.

4. Documentos Huskisson. Estos documentos contienen excelente material relativo a las concepciones de Huskisson respecto a la emancipación, las Indias Occidentales y los abolicionistas.

c) Biblioteca Pública de Liverpool

Esta biblioteca contiene tres importantes manuscritos para este estudio. Son el volumen 10 de los documentos Holt y Gregson, llenos de estadísticas sobre la dependencia de Liverpool respecto al tráfico de esclavos y las cartas de Matthew Gregson sobre el mismo tema; correspondencia de un traficante de esclavos, Robert Bostock, con sus capitanes, para los años 1789-1792; y los Diarios de los Barcos Esclavistas de Liverpool, 1779-1788.

d) Biblioteca John Rylands, Manchester

En esta famosa biblioteca local, de una ciudad clave para el desarrollo del capitalismo británico y sus relaciones con la esclavitud negra, se encuentran los hasta ahora poco usados Manuscritos Ingleses. La colección contiene mucho material sobre la East India Sugar y el boicot a la producción esclavista de las Indias Occidentales; la carta de Buxton en la que ofrece el cristianismo a los negros como compensación por la esclavitud; y una interesante carta de T. B. Macaulay, que aduce la presión sobre los negocios como la razón de su incapacidad para contribuir a una proyectada antología dirigida a celebrar el Acta de Emancipación.

e) Museo Wilberforce, Hull

Esta institución contiene muy poco material. En el texto cito unas pocas cartas aquí y allá, como la de Gurney sobre el valor de la evangelización en África con los números de referencia que existían en la época de mi visita (junio de 1939). El valor del Museo reside no en sus registros literarios, sino en la exhibición de los horrendos instrumentos utilizados en el tráfico de esclavos. En uno de los cuartos hay enmarcada una lista de esclavos de la «Orange Hill Estate» (cuya ubicación no se señala) que, entre las clasificaciones de acuerdo con las tareas, la edad y el color, señala una interesante categoría dentro de la cual hay cinco de los esclavos, cuya edad varia entre 1 año y 8 meses y 20 años: «mestizo». Qué era exactamente un mestizo, en una plantación con las divisiones más familiares de negro, mulato, etc., no resulta claro.

f) Biblioteca Rhodes, Oxford

En posesión de la casa Rhodes existe un volumen manuscrito del abolicionista James Ramsay. Se trata de una interesante colección de notas, *memoranda* y discursos, útil no sólo para el estudio del movimiento por la abolición en general, sino por la luz que arroja sobre un abolicionista que sólo es conocido a través de unos pocos panfletos y por las evidencias que proporcionó al Consejo Privado en 1788.

g) Oficina de Archivos del Banco de Inglaterra, Roehampton, Londres

Aquí se conservan los libros de Inventario de la East India Company. Los volúmenes examinados fueron: los Diarios de la Suscripción por la East India Company de un capital adicional de 800.000

libras, julio de 1786, y los Inventarios de la East India Company, 1783-1791, 1791-1796. Fueron consultados en virtud de la conexión existente entre las Indias Orientales y los abolicionistas.

II. Fuentes primarias (impresas)

1. *Hansard*. Es necesario destacar la importancia de los debates parlamentarios de este periodo, ya que con excepción de un escritor británico, W. L. Mathieson, no se ha hecho ninguna tentativa real para utilizar esta fuente, cuyo valor, podría pensarse, es bien evidente. Los debates han sido cubiertos por completo para los años 1650 a 1860. Para el periodo inicial que finaliza aproximadamente en 1760, los discursos se encuentran ampliamente diseminados, pero, afortunadamente para el estudioso, han sido agrupados y compilados en un trabajo fácilmente consultable por parte de un laborioso trabajador, L. F. Stock, bajo el título de *Proceedings and Debates in the British Parliament respecting North America* [Sesiones y debates del Parlamento británico concernientes a Norteamérica], y publicados, en cinco volúmenes hasta la fecha, bajo los auspicios de la Institución Carnegie.

Para los años que van de 1760 a 1860 los debates parlamentarios aparecen bajo los siguientes títulos: de 1760 a 1803, *Historia Parlamentaria de Inglaterra*, de Cobbet; de 1803 a 1812, *Debates Parlamentarios,* de Cobbet; de 1812 a 1820, *Hansard*; de 1820 a 1830, *Hansard. Nuevas Series*; de 1830 a 1860, *Hansard, Tercera Serie*. He mantenido la división oficial a fin de facilitar la confrontación o la consulta. Esto me pareció más satisfactorio que el uso de la palabra única *Hansard* para abarcar series completamente diferentes, lo cual hubiera producido serias confusiones al referirse a diferentes volúmenes. En el periodo inicial, los debates de varios años se incluyen en un solo volumen; para los debates a partir de 1845 y para los años posteriores en general, un solo año supone habitualmente cuatro volúmenes separados.

2. *Documentos ilustrativos del tráfico de esclavos en América*. Este destacable trabajo en cuatro volúmenes, publicación también de la Institución Carnegie, convierte al estudioso del problema de la esclavitud negra en eterno deudor de la desaparecida profesora Elizabeth Donnan y sus capaces colaboradores. Para los actuales propósitos, el volumen más importante es el Volumen II, que se ocupa del siglo XVIII y de las Indias Occidentales. Pero el Volumen I, que trata del siglo XVII, es también muy útil, especialmente para el periodo posterior a 1688; al mismo tiempo, siempre que fue necesario, se consultaron los Volúmenes III y IV, vinculados, respectivamente, con las colonias meridionales y centrales, y septentrionales del continente.

3. *Documentos Parlamentarios*. Bajo esta denominación incluyo los documentos presentados al Parlamento y los datos recogidos por las Comisiones Parlamentarias. A la vista de las referencias suministradas en el texto, es innecesaria una lista detallada, sin embargo desde 1784 a 1848 hay información de utilidad que no puede ser ignorada para realizar un estudio de las Indias Occidentales. Aunque no sea más que porque su existencia es poco conocida y sus vastas posibilidades aún están inexploradas, debe hacerse especial mención del Volumen 48 de los Diarios de Sesiones para los Años 1837-1838, que contienen una detallada lista de las reclamaciones por compensación de esclavos, de conformidad con el Acta de Emancipación de 1833. La única colección completa existente de los Documentos Parlamentarios se encuentra en el Museo Británico.

4. *Informe del Comité de Lores del Consejo Privado para todos los asuntos vinculados al Comercio y las propiedades en el extranjero*, 1788. Se trata de un documento indispensable para cualquiera que trate de entender la situación de las colonias azucareras después de la Revolución Norteamericana. Resulta evidente que éste fue el informe que explica la actitud de Pitt en relación con el tráfico de esclavos. Si bien ocupa gran cantidad de páginas, sus secciones más importantes son la Parte III, que trata de las condiciones de los esclavos; la parte IV, de la competencia francesa en el comercio azucarero; y la parte VI, documentos diversos recibidos en las últimas etapas de publicación del Informe.

5. La correspondencia y *memoranda* de los diversos estadistas del periodo ha sido publicada, al menos en parte: Canning, Castlereagh, Wellington y Grenville (el último por la Comisión de Manuscritos Históricos bajo el título de *Manuscritos de J. B. Fortescue Esq., preservados en Dropmore*). En esta categoria podrían igualmente incluirse la *Correspondencia de William Wilberforc*e y los *Documentos Privados de William Wilberforce*, publicados por sus hijos.

6. *Anuario de Documentos de Estado, Serie Colonial, América e Indias Occidentale*s. Dotados de un excelente índice, estos volúmenes incluyen muchos documentos, generalmente en forma condensada, relativos a las Indias Occidentales, las plantaciones de azúcar, el tráfico de esclavos, las relaciones económicas entre las islas y el continente, a la vez que contienen mucha información de utilidad relativa a los funcionarios blancos de las islas. Los volúmenes consultados abarcan el período comprendido entre 1611 y 1697.

III. Fuentes secundarias

a) Contemporáneas

El material contemporáneo es voluminoso. Los escritos de los principales mercantilistas, Postlethwayt, Davenan, Gee, Sir Dalby Thomas, Wood, fueron examinados cuidadosamente; al igual que *La riqueza de las naciones*, el clásico anti-mercantilista. La información contemporánea sobre los *indentured servants* es limitada, pero la que existe resulta de utilidad. La agria polémica entre los partidarios de las Indias Occidentales y los partidarios de las Indias Orientales, de gran importancia, ha sido investigada exhaustivamente. Además del material existente en el Museo Británico, están los recursos de la Biblioteca de la Oficina de la India y la Serie de folletos de la Biblioteca John Rylands. La bien conocida *Historia de la India Occidental Británica*, de Bryan Edwards merece una mención, no sólo por su valor intrínseco, sino por constituir

uno de esos raros hitos culturales en una sociedad esclavista que, en oposición a la sociedad esclavista de Grecia, despreció sus enseñanzas y no reprodujo ninguno de los legados de los griegos al mundo. Además, fueron examinadas numerosas historias locales, especialmente las de las grandes ciudades con puertos marítimos y centros industriales, y las relaciones contemporáneas entre el crecimiento del comercio y la industria británica.

Fueron también muy utilizados los escritos de los propios abolicionistas, especialmente el bien conocido volumen quinto, una divagadora pero informativa biografía de Wilberforce escrita por sus hijos.

b) Modernas

Para cualquier estudio de las Indias Británicas Occidentales que cubra los años 1763-1833 es innecesario el listado de autoridades. Existe al respecto una historia dentro del círculo abolicionista, por la que cuando un punto era objeto de discusión alguien comentaba «Busquemos en Macaulay». Decir «Busquemos en Ragatz» no sería exagerado para la historia del Caribe durante el periodo 1763-1833. *The Fall of the Planter Class in the British Caribbean* [La caída de la clase de los propietarios de plantaciones en el Caribe británico] es un estudio completo de las fuentes originales. Su *Guide for the Study Of British Caribbean History, 1763-1834* [Guía para el estudio de la historia del Caribe británico], (Washington, D.C., 1932), es una ayuda indispensable para el estudioso del Caribe, que encontrará en ella no solo una lista completa de toda clase de trabajos, sino también una exposición sucinta de las principales ideas expuestas en cada obra. *Statistics for the Study of British Caribbean History, 1763-1833* [Estadísticas para el estudio de la historia del Caribe británico, 1763-1833], del mismo autor, contiene valiosos datos estadísticos. La *Check Lists of House of Commons and House of Lords Sessional Papers, 1768-1834* [Lista revisada de los diarios de sesiones de la Cámara de los Comunes y de la Cámara de los Lores, 1763-1834], Washington, D.C., 1932, debiera ser consultada por todos los estudiosos desconcertados por las formas aparentemente conflictivas a las que

se refieren los documentos en ese periodo. Las tres bibliografías del profesor Ragatz: *A List Of Books and Articles On Colonial History and Overseas Expansion published in the United States* [Lista de libros y artículos sobre historia colonial y expansión en ultramar publicados en Estados Unidos] para los años 1900-1930, 1931-1932, 1933-1935, respectivamente, citan numerosos libros y artículos que tratan sobre la posición de los *indentured servants* blancos. Finalmente, su mas reciente bibliografía: A *Bibliography for the Study of European History, 1815 to 1939* [Bibliografía para el estudio de la historia europea, de 1815 a 1939], Ann Arbor, 1942, proporciona en las páginas 140-158 una exhaustiva lista de trabajos sobre el Reino Unido, que contienen muchos títulos útiles para el conocimiento del desarrollo de Gran Bretaña en el siglo XIX.

Además del profesor Ragatz hay otro estudioso norteamericano cuyos trabajos sobre el Caribe merecen especial mención, tanto más cuanto que completa en realidad la investigación de Ragatz para el periodo del que se ocupa. La obra del profesor Frank Pitman *The Development of the British West Indies, 1700-1763* [El desarrollo de las Indias Occidentales Británicas, 1700-1763], es otra obra importante basada, como la de Ragatz, en un cuidadoso análisis de materiales originales. El ensayo del mismo autor sobre *The Settlements and Financing of British West Indies Plantations in the Eighteenth Century* [Establecimiento y financiación de las plantaciones británicas en las Indias Occidentales en el siglo XVIII], uno de los muchos ensayos escritos por estudiantes de C. M. Andrews en su honor, es una pequeña obra maestra.

Dos estudios ingleses merecen ser separados de las idealistas y expurgadas versiones de la esclavitud, tan familiares en Inglaterra. El libro de Richard Pares, *War and Trade in the West Indies, 1739-1763* [Guerra y comercio en las Indias Occidentales, 1739-1763], que repleto de forma inevitable de guerras y diplomacia, contiene sin embargo información vital sobre las Indias Occidentales, y resulta de gran importancia en lo que se refiere a la actitud de los propietarios de las Indias Occidentales en relación con las colonias azucareras extranjeras. En Pares lo social y lo económico están subordinados, pero son protagonistas en W. L. Burn. El libro de este último *Emancipation and Apprenticeship in the British West Indies* [Emancipación y aprendizaje en las Indias Occidentales Británicas], es un erudito análisis sobre el sistema de aprendizaje, entre 1833 y 1838, aunque los tres primeros capítulos del libro que

se ocupan de la emancipación son de menor valor, en parte porque el autor se contentó con fuentes secundarias. Entre los escritores ingleses menores, W. L. Mathieson se hace acreedor de una mención ya que, si bien al igual que Coupland, utilizó solo fuentes secundarias, al contrario que él, las utilizó bien y tuvo presente que Inglaterra tenía un Parlamento, donde tenían lugar importantes debates. Con un índice superior, sus cuatro libros sobre la esclavitud habrán de servir como referencias útiles. Coupland representa la concepción sentimental de la historia; sus trabajos nos ayudan a comprender en qué no consistía el movimiento por la abolición. Comparado con su temprana exploración sobre la cuestión de la esclavitud, *England and Slavery* [Inglaterra y la esclavitud], Londres, 1934, el trabajo de C. M. MacInnes, *Bristol, a Gateway of Empire* [Bristol, una puerta para el Imperio], supone una saludable evolución de la historia emocional a la historia científica; este último trabajo esta basado en material no publicado de los archivos de Bristol. El idealismo histórico norteamericano esta representado por F. J. Klingberg *The AntiSlavery Movement in England* [El movimiento anti-esclavista en Inglaterra].

Debe hacerse una especial mención a dos estudios que presentan de forma general la relación existente entre el capitalismo y el esclavitud. El primero es una tesis de grado, de W. E. Williams: *Africa and the Rise of Capitalism* [África y el ascenso del capitalismo], publicada por la División de Ciencias Sociales de la Universidad de Howard en 1938. El segundo, y más importante, pertenece a C. L. R. James, *The Black Jacobins, Toussaint L'Ouverture and the San Domingo Revolution,* Londres, 1938 [ed. cast.: *Los jacobinos negros, Toussaint L'Ouverture y la revolución de Haití,* México, FCE, 2006]. En las páginas 38-41 las tesis sostenidas en este libro son formuladas clara y concisamente y, hasta donde yo conozco, por primera vez en Inglaterra.

En el terreno de la política colonial, en general, resultan indispensables dos libros. De C. M. Andrews, *The Colonial Period of American History* [El periodo colonial de la historia americana], que no solo incluye excelentes capítulos dedicados a Barbados y Jamaica, sino que coloca a las islas azucareras en una perspectiva adecuada según la imagen mercantilista, en tanto que su descripción y análisis de las leyes del comercio y del sistema colonial, constituyen en general una introducción esencial para cualquier estudioso del primer Imperio Británico. Menos

amplio en su enfoque, pero igualmente pertinente, es el libro de G. L. Beer *The Old Colonial System* [El viejo sistema colonial]. Las lecciones de Merivale en Oxford durante los años 1839 a 1841 sobre *Colonization and Colonies* [Colonización y colonias], constituyen un ejemplo de la mejor clase de la erudición de Oxford, en tanto que el libro de Bell y Morell, *Select Documents on British Colonial Policy*, 1830-1860 [Documentos seleccionados de la política colonial británica, 1830-1860], incluyen algunas reproducciones valiosas de documentos originales, para ese vital periodo. Dentro de los estudios especiales sobre las Indias Occidentales bajo el viejo sistema colonial son muy importantes los trabajos de Harlow, Williamson y Higham. *History of Barbados* [Historia de Barbados] de Harlow es el mejor de los tres ya que demuestra una comprensión del hecho de que los problemas de Barbados —entonces dentro de las Indias Occidentales Británicas— en el siglo XX, tienen sus raíces en los cambios sociales y económicos ocurridos en el siglo XVII con la esclavitud y el azúcar.

Para un mejor tratamiento general del desarrollo del capitalismo en Inglaterra, sólo es necesario mencionar dos nombres: Mantoux y Clapham. El capitulo V del libro de Clapham, *Economic History of Modern Britain. The Early Railway Age* [Historia económica de la moderna Gran Bretaña, la primera época del ferrocarril], es el mejor análisis sintético de la Revolución Industrial, en tanto que su ensayo «The Industrial Revolution and the Colonies, 1783-1822» [La revolución industrial y las colonias, 1783-1822] en el volumen II de la *Cambridge History of the British Empire* [Historia de Cambridge del Imperio Británico] muestra una comprensión más inteligente del movimiento abolicionista y de la destrucción de la esclavitud en las Indias Occidentales que la que puede ser encontrada en los trabajos de los historiadores británicos «oficiales».

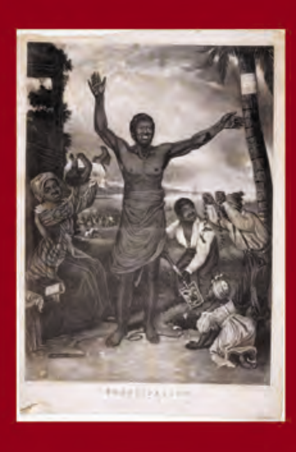
En el campo de la literatura, la obra del profesor Sypher *Guinea's Captive Kings: British Anti-Slavery Literature of the XVIIth Century* [Reyes cautivos de Guinea. Literatura antiesclavista británica del siglo XVII], es uno de esos excelentes estudios sobre la esclavitud negra que hemos aprendido a asociar a la editorial de la Universidad de Carolina del Norte. Si bien el libro es muy débil —en algunos aspectos imperdonablemente débil—, desde una perspectiva política, se trata de un análisis inteligente y comprensivo de la literatura del periodo, y como

tal, una útil aportación a las ciencias sociales. Éste puede ser completado con provecho por la reciente publicación de uno de mis colegas, la doctora Eva Dykes, *The Negro in English Romantic Thought* [El negro en el pensamiento romántico inglés], Associated Publishers, Washington, D.C., 1942. La exitosa novela de Marguerite Steen, *The Sun is My Undoing* [El sol es mi ruina], revela una profunda comprensión del comercio triangular y de su importancia para el capitalismo británico.

Las fuentes para el desarrollo del Santo Domingo francés y de la Cuba española, durante el periodo en cuestión, deben incluirse necesariamente dentro de las fuentes secundarias. Para Francia, el escritor más importante es Gaston-Martin. Una beca de Rosenwald me permitió trabajar en los archivos y bibliotecas de Cuba en el verano de 1940. El comprensivo diccionario de Pezuela sobre la isla, incluye excelente material bajo la voz «azúcar», en tanto que *Los ingenios de la isla de Cuba*, escrito por un barón del azúcar contemporáneo, Cantero, es un trabajo lírico, profusamente ilustrado, valioso y raro.

En tres artículos ya publicados he tratado con mayor detalle algunos de los temas a los que aludo a menudo: «The Golden Age of the Slave System in Britain» [La edad de oro del sistema esclavista en Gran Bretaña], *Journal of Negro History,* enero de 1940; «The Intercolonial Slave Trade after its Abolition in 1807» [El comercio esclavista intercolonial después de su abolición en 1807], *Journal of Negro History,* abril de 1942; «Protection, *Laisser-Faire* and Sugar» [Protección, *laisser-faire* y azúcar], *Political Science Quatterly,* marzo de 1943.


Charleſtown, July 24th, 1769.
TO BE SOLD,
On THURSDAY the third Day
of AUGUST next,
A CARGO
OF
NINETY-FOUR
PRIME, HEALTHY
NEGROES,
CONSISTING OF
Thirty-nine MEN, Fifteen BOYS,
Twenty-four WOMEN, and
Sixteen GIRLS.
JUST ARRIVED,
In the Brigantine DEMBIA, Fran-
cis Bare, Maſter, from SIERRA-
LEON, by
DAVID & JOHN DEAS.



historia
traficantes de sueños